



PORSCHE

# Halbjahresfinanzbericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

für die Berichtsperiode vom 1. Januar 2022 bis 30. Juni 2022



# Halbjahresfinanzbericht

<b>KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT</b>	<b>3</b>
<b>GRUNDLAGEN DES KONZERNS</b>	<b>3</b>
Geschäftsmodell	3
Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns	3
Forschung und Entwicklung	5
Wesentliche Leistungsindikatoren	5
<b>WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN UND GESCHÄFTSVERLAUF DES KONZERNS</b>	<b>7</b>
Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	7
Entwicklung der Märkte für das Segment Automobile und das Segment Finanzdienstleistungen	8
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	9
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage	16
<b>PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT</b>	<b>17</b>
Prognosebericht	17
Risikobericht	20
Chancenbericht	26
Zusammenfassung	26
<b>WEITERE INFORMATIONEN</b>	<b>27</b>
<b>KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (KURZFASSUNG)</b>	<b>28</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	28
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	29
Konzern-Bilanz	30
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	31
Konzern-Kapitalflussrechnung	33
<b>KONZERNANHANG</b>	<b>34</b>
<b>VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER</b>	<b>53</b>

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2022 – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und der Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022 wurden weder entsprechend § 317 HGB geprüft noch einer prüferischen Durchsicht durch eine zur Abschlussprüfung befähigte Person unterzogen.

# Konzern-Zwischenlagebericht

## Grundlagen des Konzerns

Für den Zwischenlagebericht zum 30. Juni 2022 bestanden keine erweiterten Berichtsanforderungen, wie sie für kapitalmarktorientierte Unternehmen gelten. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) hat ausgewählte kapitalmarktorientierte Angaben freiwillig gemacht.

### GESCHÄFTSMODELL

#### GESCHÄFTSZWECK

Die Porsche AG ist einer der weltweit erfolgreichsten Luxus-sportwagen-Hersteller. Wir sind der Ansicht, dass die ikonische Marke ein Synonym für Design, Heritage, Prestige, Performance, Innovation, Qualität, technologische Erfolge, Zuverlässigkeit sowie modernen und nachhaltigen Luxus ist. Darüber hinaus bieten wir maßgeschneiderte Finanzierungsprodukte an.

#### RECHTLICHE STRUKTUR

Die Porsche AG ist eine Aktiengesellschaft mit Firmensitz in Stuttgart.

Das gezeichnete Kapital der Porsche AG befindet sich zu 100 % im Eigentum der Porsche Holding Stuttgart GmbH, mit der ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besteht. Die Volkswagen Aktiengesellschaft („Volkswagen AG“) wiederum hält 100 % des Stammkapitals der Porsche Holding Stuttgart GmbH und ist somit die oberste Muttergesellschaft der Porsche AG.

#### OPERATIVE STRUKTUR, BESCHAFFUNG UND VERTRIEB

Die Porsche AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften („Porsche AG Konzern“) ist in die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen unterteilt. In Stuttgart-Zuffenhausen befindet sich neben dem Hauptsitz des Porsche AG Konzerns auch die Produktionsstätte für die Modellreihen Taycan, 911 und 718 sowie für die Kundensport-Fahrzeuge von Porsche Motorsport. Der Porsche AG Konzern unterhält außerdem eine Produktionsstätte in Leipzig; dort werden die Modellreihen Macan und Panamera gefertigt. Die Cayenne-Modellreihe wird am Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava, Slowakei produziert. Zusätzlich wird die Cayenne Modellreihe in einem Werk in Kulim District, Kedha, Malaysia, durch Dritte montiert. In Weissach befindet sich das eigene Forschungs- und Entwicklungszentrum, in dem Porsche-Fahrzeuge von der ersten Skizze bis zur Serienreife entwickelt werden.

Der Porsche AG Konzern betreibt aktives Lieferketten- und Ersatzteilmanagement, unterstützt durch lang laufende Verträge mit etablierten Partnern.

Der Porsche AG Konzern vermarktet seine Modelle über ein Netzwerk von mehr als 900 Porsche Zentren in mehr als 120 Ländern. Der weltweite Vertrieb ist in fünf Regionen eingeteilt: Deutschland, Nordamerika, China, Europa und Rest der Welt.

Das Segment Finanzdienstleistungen umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche.

#### PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Der Porsche AG Konzern fokussiert sich auf qualitativ hochwertige und exklusive Produkte, Elektromobilität und Nachhaltigkeit. Der Sportwagenhersteller überträgt seine Historie und seine Motorsport-DNA in die Zukunft und definiert so den Begriff des modernen Luxus neu.

Porsche ist eine globale und ikonische Marke – sportlich, exklusiv und begehrt. Zugleich profitiert der Porsche AG Konzern von Skaleneffekten und einem höheren Volumen im Vergleich zu Nischenherstellern aus dem Luxussportwagen-Segment. Wir sind der Ansicht, dass die Position in diesem Sweet-Spot der Automobilindustrie den Porsche AG Konzern einzigartig macht und strukturelle Wachstumschancen eröffnet.

Mit Leidenschaft für Design, Performance und höchste Qualität erfüllen wir die Träume von Sportwagenfans in aller Welt. Zu diesen Angeboten gehören der legendäre 911, der Mittelmotor-Sportwagen 718, der erste vollelektrische Performance-Sportwagen Taycan, der elegante Panamera sowie die hoch performanten SUVs Cayenne und Macan. Zudem bieten wir unkomplizierte, individuelle und maßgeschneiderte Finanzierungslösungen an, um unseren Kunden ihren Traum vom Luxusportwagen zu erfüllen.

### STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES PORSCHE AG KONZERNS

Wir streben an, unsere marktführende Stellung als hochprofitabler Hersteller von exklusiven Sportwagen insbesondere durch die konsequente Umsetzung unserer Strategie weiter auszubauen. Die strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns besteht aus den Querschnittsstrategien Kunde, Produkte, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Organisation und Transformation. Sie bilden das Zentrum des Porsche „Strategiehauses“ und zahlen auf die Unternehmensziele ein. Crossfunktionale Teams setzen die sechs Querschnittsstrategien, die von je zwei Vorstandsmitgliedern

verantwortet werden, und die darunter liegenden strategischen Themenfelder um.

#### **QUERSCHNITTSSTRATEGIE „KUNDE“**

Die Querschnittsstrategie „Kunde“ stellt die Beziehung zu den Kunden in den Mittelpunkt. Kundenerlebnisse in Verbindung mit faszinierenden Fahrerfahrungen sollen die Loyalität der Kunden weiter steigern und neue Zielgruppen für die Marke Porsche begeistern. Durch einen kanalübergreifenden Vertrieb und den Ausbau einer starken Porsche-Community sollen Kunden online wie offline mit der Marke verbunden bleiben.

#### **QUERSCHNITTSSTRATEGIE „PRODUKTE“**

Porsche-Kunden dürfen seit Gründung der Porsche AG Perfektion, Präzision und technologischen Fortschritt erwarten. Dazu gehört auch, die Produkte und Angebote ständig weiterzuentwickeln und den Fortschritt anspruchsvoller Mobilität zu gestalten.

Die Elektromobilität steht dabei im Mittelpunkt der Porsche-Strategie. Wir sehen uns in diesem Bereich als Vorreiter und haben die Ambition, in 2030 mehr als 80 % unserer Neufahrzeuge vollelektrisch auszuliefern. Unterfüttert wird dieses Ziel mit einer detaillierten Produkt-Roadmap.

Der Porsche AG Konzern bietet seinen Kunden drei Antriebsvarianten: Elektrisch, Hybrid und Verbrenner. Eine weitere wichtige Rolle, um den Verbrenner CO<sub>2</sub>-neutral zu machen spielen synthetische Kraftstoffe.

Wir haben insbesondere Kundenanforderungen der Zukunft im Blick und richten unsere Produktstrategie mit digitalen, vernetzten sowie innovativen Produkten und Services daran aus. Neben dem Kerngeschäft sollen individuelle Mobilitätslösungen und Finanzdienstleistungen zum Wachstum und zur Rentabilität des Porsche AG Konzerns beitragen.

Im März 2022 kündigte die Porsche AG an, in Europa bis 2023 ein eigenes Schnelllade-Netzwerk errichten zu wollen, das im ersten Schritt rund 100 Stationen umfassen soll. Darüber hinaus bleiben wir aktiver Partner bei „IONITY“ und haben uns daher im ersten Halbjahr an einer weiteren Finanzierungsrunde für dieses Joint Venture beteiligt. Aktuell betreibt IONITY europaweit ein Netzwerk von rund 400 Ladestationen. Bis 2025 soll dieses auf mehr als 1.000 Stationen ausgeweitet werden.

Der Porsche AG Konzern hat 2018 erstmals in die Rimac Group d.o.o., einen Anbieter elektrifizierter Fahrzeugtechnologie, investiert und seine Beteiligung sukzessive ausgebaut. Dabei profitieren wir bei diesem Engagement nicht nur in finanzieller Hinsicht durch die gestiegene Bewertung. Die enge Kooperation soll auch einen Mehrwert hinsichtlich Technologie und Innovationskraft für den Porsche AG Konzern schaffen.

Als weiteren Schritt der Elektrostrategie investiert der Porsche AG Konzern einen hohen dreistelligen Millionenbetrag in die

Cellforce Group GmbH, einen Anbieter von Hochleistungsbatteriezellen für automobiler Spezialanwendungen. Ziel ist es, zunächst eine jährliche Mindestkapazität von 100 MWh zu erreichen. Dies entspricht Hochleistungsbatterien für rund 1.000 Fahrzeuge.

#### **QUERSCHNITTSSTRATEGIE „NACHHALTIGKEIT“**

Der Porsche AG Konzern hat zum Ziel, die nachhaltige Mobilität der Zukunft mitzugestalten. Dies schließt unter Berücksichtigung auch von Nachhaltigkeitsaspekten entwickelte Produkte ein, aber auch das Selbstverständnis als moderner, gesellschafts-offener Arbeitgeber.

Die Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ verfolgt daher einen ganzheitlichen Ansatz: von ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten bis hin zur verantwortungsvollen Unternehmensführung. Die Dekarbonisierung und die Kreislaufwirtschaft entlang der gesamten Wertschöpfungskette sind dafür zentrale Elemente. Dabei fördert der Porsche AG Konzern Perspektivenvielfalt und sieht einen Schwerpunkt auch in seinem gesellschaftlichen Engagement. Zudem forciert der Porsche AG Konzern Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Wir haben die Ambition, im Jahr 2030 über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral zu sein, einschließlich einer bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen Nutzungsphase für neue Battery-Electric-Vehicle-Modelle (BEV). Im Jahr 2025 soll mehr als die Hälfte aller neu ausgelieferten Modelle elektrifiziert sein, im Jahr 2030 sollen mehr als 80 % vollelektrisch ausgeliefert werden.

Im Oktober 2021 erhielt der Porsche AG Konzern von der Ratingagentur ISS ESG erneut den „Prime“-Status und konnte die Vorjahresbewertung („C+“) auf ein „B-“ ausbauen. Der „Prime“-Status wird an Unternehmen verliehen, deren ESG-Leistung oberhalb einer festgelegten sektortypischen Schwelle liegt. Das bedeutet, dass sie ambitionierte Leistungsanforderungen erfüllen. Der Sportwagenhersteller hat sich zum Ziel gesetzt, bei diesem Rating als eines der führenden Unternehmen in der Automobilbranche eingestuft zu werden.

#### **QUERSCHNITTSSTRATEGIE „DIGITALISIERUNG“**

Die Querschnittsstrategie „Digitalisierung“ fokussiert sich auf den effizienten Einsatz eigener Kompetenzen sowie die Zusammenarbeit innerhalb des Volkswagen Konzerns und mit externen Partnern. Die Verkürzung der Markteinführungszeit für neue Produkte und Geschäftsmodelle, eine „Open Platform“-Strategie sowie der Einsatz von künstlicher Intelligenz und daten-gesteuerter Optimierungen sollen wesentlich zum Geschäftserfolg beitragen.

#### **QUERSCHNITTSSTRATEGIE „ORGANISATION“**

Die Querschnittsstrategie „Organisation“ befasst sich mit der organisatorischen Ausrichtung und Optimierung der Wertschöpfungstiefe des Porsche AG Konzerns, um diese optimal auf zukünftige Anforderungen vorzubereiten. Die Prozesse sollen möglichst effektiv und effizient gestaltet werden. Gleichzeitig legt

der Porsche AG Konzern strategische Wertschöpfungsfelder fest, die künftig selbst oder von externen Lieferanten bearbeitet werden. Eng damit verbunden sind Entscheidungen über strategische Partnerschaften, deren Relevanz in der Zukunft weiter zunehmen wird. Hierfür werden neue Strukturen und Konzepte erarbeitet.

#### **QUERSCHNITTSSTRATEGIE „TRANSFORMATION“**

In der Querschnittsstrategie „Transformation“ steht der Mensch im Mittelpunkt. Ihm sollen neue Arbeitsweisen und -methoden zur Verfügung gestellt werden. Führung spielt eine zentrale Rolle, um Mitarbeiter mitzunehmen: Sie sollen frühzeitig über Veränderungen informiert und in Prozesse eingebunden werden, damit der Wandel von allen Beschäftigten gemeinsam vorangetrieben wird. Langfristiges Denken und unternehmerisches Handeln werden dabei unterstützt. Ziel ist es, die Position als Top-Arbeitgeber mit hoher Mitarbeiterzufriedenheit zu erhalten und auszubauen.

Unsere Strategien definieren den Weg, mit dem der Porsche AG Konzern seine Stellung für heutige und künftige Generationen ausbauen will. Dabei stehen die vier Stakeholdergruppen Kunden, Gesellschaft, Mitarbeiter und Investoren im Mittelpunkt. Die konsequente Orientierung am Bedarf dieser Gruppen sichert aus unserer Sicht dem Porsche AG Konzern das nachhaltige Wachstum.

#### **MITARBEITER**

An der Erreichung dieser Ziele arbeiteten im Berichtszeitraum durchschnittlich 37.460 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 33.366 in Deutschland.

### **FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG**

Seit Gründung der Porsche AG ist es unser Anspruch, faszinierende Fahrerlebnisse für anspruchsvolle Kundinnen und Kunden zu bieten. Basis dafür sind zielgerichtete Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung sowie die Umsetzung der sich daraus ergebenden Konzepte in serienreife Automobile. Die Forschung und Entwicklung spielt für die nachhaltige Wertsteigerung des Porsche AG Konzerns eine zentrale Rolle. Zudem trägt der markenübergreifende Entwicklungsverbund im Volkswagen Konzern maßgeblich dazu bei, die Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns zu stärken.

Im ersten Halbjahr 2022 hat der Porsche AG Konzern für Forschung und Entwicklung (F&E) über 1,30 Mrd. € aufgewendet. Im Vorjahreszeitraum waren es 1,26 Mrd. €. Die F&E-Quote betrug 7,9 % (Vorjahr: 8,3 %). Die aktivierten Eigenleistungen lagen bei 985 Mio. €, und damit deutlich über dem Vergleichsbetrag aus dem Jahr 2021 (784 Mio. €). Der Anstieg beruht insbesondere auf dem steigenden Aufwand für die laufenden Projekte, die kurz vor Serienreife stehen.

Entsprechend stieg die Aktivierungsquote von 63 % auf 76 % im Halbjahreszeitraum. Insgesamt waren im Porsche AG Konzern zum 30. Juni 2022 über 6.700 Personen in den Bereichen Forschung

und Entwicklung beschäftigt. Der gesamte im Bereich Forschung und Entwicklung erfasste Aufwand bezieht sich auf das Segment Automobile.

Der Großteil der Aufwendungen im Bereich F&E entfiel im Berichtszeitraum auf die Umstellung der Produktpalette hin zur Elektromobilität. Nach dem sehr erfolgreichen Marktstart der ersten vollelektrischen Modellreihe Taycan steht die Entwicklung eines vollelektrischen Macan, 718 und Cayenne im Mittelpunkt.

Im Jahr 2022 nimmt in Shanghai eine weitere Research-Einheit des Porsche AG Konzerns seinen Betrieb auf. Der Standort Shanghai soll insbesondere das Verständnis für die chinesische Kundschaft und das Wissen um deren spezielle Anforderungen stärken. Er ergänzt die Anfang 2021 gegründete Porsche Digital China und die 2014 gegründete Porsche Engineering China.

Parallel zu den umfangreichen Anstrengungen im Bereich der E-Mobilität werden auch Modellreihen mit Verbrenner-/Hybrid-Technologie wie der 911, der Panamera und der Cayenne konsequent weiterentwickelt.

### **WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN**

#### **BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Für das Geschäftsjahr 2022 sind die folgenden Leistungsindikatoren definiert:

- Umsatzerlöse
- Operative Umsatzrendite
- Netto-Cashflow Automobile

#### **UMSATZERLÖSE**

Die Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns spiegeln den Markterfolg in finanziellen Zahlen wider. Neben dem Segment Automobile trägt auch das Segment Finanzdienstleistungen zum Umsatzwachstum bei. Dieses umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche.

#### **OPERATIVE UMSATZRENDITE**

Die Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns ist definiert als das Verhältnis des operativen Ergebnisses (vor Finanzergebnis und vor Steuern; EBIT) zu den Umsatzerlösen. Der Vorstand der Porsche AG verwendet die Umsatzrendite Konzern zur Bewertung der operativen Rentabilität des Porsche AG Konzerns.

#### **NETTO-CASHFLOW AUTOMOBILE**

Der Netto-Cashflow Automobile ist definiert als Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Segments Automobile abzüglich des Cashflows aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft des Segments Automobile. In der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ist die Veränderung bei den Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen des Segments Automobile nicht enthalten.



### **WEITERE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Für das Geschäftsjahr 2022 sind die folgenden weiteren Leistungsindikatoren definiert:

- Auslieferungen an Kunden
- BEV-Anteil Automobile
- Nettoliquidität Automobile
- EBITDA Automobile
- EBITDA Marge Automobile
- Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile
- Investitionsausgaben Automobile
- Operatives Ergebnis Automobile
- Operatives Ergebnis Finanzdienstleistungen

### **AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN**

Die Kennzahl „Auslieferungen an Kunden“ spiegelt die Übergabe der Neufahrzeuge an Endkunden wider. Diese kann sowohl durch Konzerngesellschaften als auch durch freie Importeure und Händler erfolgen. Davon grenzt sich der Absatz im Porsche AG Konzern als relevanter Treiber für den Umsatz ab. Als Absatz des Porsche AG Konzerns werden diejenigen Verkäufe von Neu- und Konzerngebrauchtfahrzeugen der Marke Porsche bezeichnet, die das Segment Automobile erstmalig verlassen haben, sofern keine rechtliche Rücknahmeverpflichtung durch eine Gesellschaft im Segment Automobile besteht.

### **BEV-ANTEIL AUTOMOBILE**

Die Definition des Automobilen BEV-Anteils ergibt sich grundsätzlich als Anteil der ausgelieferten rein Batterie betriebenen Elektrofahrzeuge (BEV) im Verhältnis zur Grundgesamtheit, d. h. der insgesamt ausgelieferten Neufahrzeuge an Endkunden. Der Treiber für den Automobilen BEV-Anteil ist der Verkauf von Automobilen mit einem vollelektrischen Antrieb (im Geschäftsjahr 2022 ausschließlich das Modell Taycan).

### **NETTOLIQUIDITÄT AUTOMOBILE**

Die Nettoliquidität Automobile ist definiert als die Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder abzüglich der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten (lang- und kurzfristige Finanzschulden), jeweils für das Segment Automobile. Der Porsche AG Konzern ist der Ansicht, dass die Nettoliquidität im Automobilbereich eine aussagekräftige Finanzkennzahl ist, da sie den Überschuss aus der operativen Geschäftstätigkeit für Zukunftsinvestitionen und Dividendenzahlungen darstellt.

### **EBITDA AUTOMOBILE**

Das EBITDA Automobile ist definiert als operatives Ergebnis des Segments Automobile abzüglich Abschreibungen und Wertminderungen/Wertaufholungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.

### **EBITDA MARGE AUTOMOBILE**

Die EBITDA Marge für das Segment Automobile ist definiert als das Verhältnis von EBITDA Automobile zu den Umsatzerlösen im Segment Automobile. Der Porsche AG Konzern ist der Ansicht, dass das Automobile EBITDA und die Automobile EBITDA Marge aussagekräftige Finanzkennzahlen sind, um die operative Leistung des Porsche AG Konzerns im Laufe der Zeit zu bewerten. Der Porsche AG Konzern ist sich bewusst, dass diese Finanzkennzahlen auch von Analysten, Rating-Agenturen und Investoren bei der Bewertung der operativen Leistung anderer Unternehmen verwendet werden. Der Porsche AG Konzern ist der Ansicht, dass die Darstellung des Automobile EBITDA und der Automobile EBITDA Marge nützliche Informationen darüber liefert, wie sich das Geschäft des Segments Automobile entwickelt hat, und den Investoren die Möglichkeit gibt, die Rentabilität des Porsche AG Konzerns im Zeitablauf zu vergleichen.

### **FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN AUTOMOBILE**

Die Forschungs- und Entwicklungskosten des Porsche AG Konzerns umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung der Produkte. Diese umfassen die Forschungskosten und die nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, jeweils im Segment Automobile. Die Abschreibung auf Entwicklungskosten ist nicht Bestandteil der Forschungs- und Entwicklungskosten.

### **INVESTITIONSAUSGABEN AUTOMOBILE**

Investitionsausgaben Automobile sind definiert als Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und zu Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte), jeweils im Segment Automobile.

### **OPERATIVES ERGEBNIS AUTOMOBILE / FINANZDIENSTLEISTUNGEN**

Das operative Ergebnis ist das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern jeweils für das Segment Automobile oder Finanzdienstleistungen (EBIT).

# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf des Konzerns

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHEN-BEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland und Belarus mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen u. a. ein weitreichendes Handelsembargo sowie den Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Daraus resultierende höhere Rohstoffpreise und Versorgungsengpässe verstärken die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Im ersten Halbjahr 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und der Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte.

Das Wirtschaftswachstum sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern zeigte nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung im Folgejahr weiter Erholungstendenzen, wenngleich mit abnehmender Dynamik. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum einerseits davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden, sowie andererseits, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren.

Aufgrund der weltweit weiter steigenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtszeitraum durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Die daraus resultierenden Rezessionsängste sorgten für hohe Verluste wesentlicher Aktienmärkte im ersten Halbjahr. Die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich angestiegen, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Berichtszeitraum gegenüber der Vorjahresperiode ein positives Wachstum mit nachlassender Dynamik. Gleichzeitig stiegen im Laufe des ersten Halbjahres die nationalen und länderübergreifenden Inflationsraten deutlich an, was sich nachteilig auf die Konsumentenstimmung auswirkte.

Deutschland registrierte in der Berichtsperiode ein positives Wirtschaftswachstum. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist die Arbeitslosenquote in Deutschland im Durchschnitt gefallen und die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit nahm nach den hohen Ständen in den Vorjahren weiter ab. Gleichzeitig erreichten die monatlichen Inflationsraten die höchsten Werte seit der Wiedervereinigung.

Während im zweiten Quartal die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, wenngleich weniger dynamischen Rate wuchs, ging das BIP der gesamten Region Zentral- und Osteuropa jedoch infolge des Russland-Ukraine Konflikts zurück. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März 2022 zu erheblichen Belastungen, sodass die russische Wirtschaftsleistung bereits im zweiten Quartal einen erheblichen Rückgang verzeichnete. Die Inflationsraten stiegen zum Teil deutlich an.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in den ersten sechs Monaten 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum, das Wachstum schwächte sich aber über die letzten Quartale ab. Aufgrund der ansteigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des ersten Halbjahres 2022 dreimal angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres im Berichtszeitraum weiter verringert.

China war zu Beginn der Covid-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten Null-Covid-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie zu temporären lokalen Ausgangssperren. Im Berichtszeitraum stieg das chinesische BIP an, im zweiten Quartal 2022 jedoch mit nachlassender Dynamik.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE UND DAS SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Von Januar bis Juni 2022 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt deutlich zurückgegangen (-10 %). Dabei haben sich insbesondere Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten infolge des Halbleitermangels, durch die Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts negativ bemerkbar gemacht. Westeuropa und Nordamerika verzeichneten ein deutlich schwächeres Verkaufsvolumen. In Zentral- und Osteuropa ging das Verkaufsvolumen sehr stark zurück.

In Westeuropa verfehlte die Zahl der neu zugelassenen Pkw im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau deutlich. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit führten im ersten Halbjahr 2022 zu rückläufigen Neuzulassungen.

In Deutschland lagen die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis Juni 2022 deutlich unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dabei war der Vorjahreswert durch die Ende 2020 ausgelagerte – zeitlich befristete – Mehrwertsteuersenkung zu Beginn des Jahres 2021 bereits vergleichsweise niedrig. Dämpfend wirkte sich weiterhin vor allem die verschlechterte Angebotsituation infolge des Mangels an Vorprodukten aus.

In Zentral- und Osteuropa wies das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum ein sehr starkes Minus im Vergleich zum Vorjahresniveau auf. Die Verkäufe entwickelten sich dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Der mit Abstand größte absolute Marktrückgang wurde in Russland registriert. Hauptursache hierfür war der Russland-Ukraine-Konflikt und die damit einhergehenden Sanktionen, welche die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen in Russland stark einschränkten.

Das Marktvolumen in den USA verringerte sich sowohl absolut als auch relativ deutlich im Vergleich zum Vorjahresniveau.

In Asien fiel das prozentuale Minus der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum im Vergleich zu den meisten anderen Regionen geringer aus. Auf dem chinesischen Markt lag das Verkaufsvolumen merklich unter dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

Negativ beeinflusst wurde die Entwicklung der Pkw-Verkäufe durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2.

### AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

Die Auftragseingänge zum ersten Halbjahr 2022 liegen weltweit bei 169.624 Fahrzeugen (30. Juni 2021: 187.794 Fahrzeugen). Diese liegen in Deutschland und Rest der Welt über dem Vorjahr, während diese in den Regionen Nordamerika, China und Europa (ohne Deutschland) unter Vorjahr liegen. Dies liegt am Rekordhalbjahr im Vorjahr in Nordamerika und China, den Corona-Lockdowns in China sowie an der drastischen Reduzierung unserer Russland-Aktivitäten.

### SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Segment Finanzdienstleistungen umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche. Zusätzlich werden in ausgewählten Märkten weitere Marken des Volkswagen Konzerns betreut. Hierzu zählen insbesondere die Marken Bentley und Lamborghini. Das Segment umfasst dabei die Produkte und Dienstleistungen der Porsche-Finanzdienstleistungen Gesellschaften in den jeweiligen Märkten, welche je nach Markt durch die Gesellschaft selbst oder in Kooperation durch lokale Partner erbracht werden können.

Die Produkte und Services des Segments Finanzdienstleistungen waren im ersten Halbjahr 2022 weiterhin stark nachgefragt. Zum 30. Juni 2022 belief sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kunden in den Märkten des Segments Finanzdienstleistungen (Penetrationsrate) auf 43,2% (30. Juni 2021: 43,2%).

Der Gesamtvertragsbestand an Finanzierungen und Leasing (jeweils inklusive Kooperationsgeschäft) konnte in allen Regionen gesteigert werden und übertraf Ende Juni 2022 mit 320 Tsd. Kontrakten den Bestand zum Vergleichsstichtag vom 30. Juni 2021 (299 Tsd. Kontrakte).



## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

### WESENTLICHE KENNZAHLEN

1. Halbjahr (Mio. €)	2022	2021
<b>Bedeutsamste Leistungsindikatoren</b>		
Umsatzerlöse	17.922	16.525
Umsatzrendite (in %)	19,4	16,9
Netto-Cashflow Automobile	2.389	2.601
<b>Weitere Leistungsindikatoren</b>		
Operatives Ergebnis Automobile	3.261	2.661
Umsatzrendite (in %)		
Automobile	19,9	17,6
EBITDA Automobile	4.341	3.854
EBITDA Marge Automobile (in %)	26,4	25,5
Netto-Cashflow Marge Automobile (in %)	14,5	17,2
Netto-Liquidität Automobile	5.597	3.890
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	1.304	1.255
Investitionsausgaben Automobile	427	545
Operatives Ergebnis Finanzdienstleistungen	216	151

### ERTRAGSLAGE

Der Porsche AG Konzern erzielte im ersten Halbjahr 2022 einen Umsatz in Höhe von 17.922 Mio. €, welcher somit 8 % über dem Vorjahr (16.525 Mio. €) liegt. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Umsatzerlösen aus Fahrzeugen (+1.384 Mio. €).

Der leichte Rückgang beim Konzernabsatz wurde insbesondere durch positive Produktmixeffekte, verbesserte Preisdurchsetzung und positive Wechselkurseinflüsse überkompensiert. Der Umsatz nach Regionen entwickelte sich wie folgt:

(Mio. €)	Porsche AG Konzern	
	1. HJ 2022	1. HJ 2021
Deutschland	2.091	1.874
Europa ohne Deutschland	3.401	3.134
Nordamerika <sup>1</sup>	4.968	4.280
China <sup>2</sup>	5.640	5.116
Rest der Welt	2.361	2.206
Sicherungsgeschäfte		
Umsatzerlöse	-539	-85
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>17.922</b>	<b>16.525</b>

<sup>1</sup> Exkl. Mexiko, <sup>2</sup> Inkl. Hongkong

Im ersten Halbjahr 2022 setzte der Porsche AG Konzern 148.568 Fahrzeuge ab. Dies entspricht einem Absatzrückgang von 2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Ursächlich für diesen leichten Rückgang waren die durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigte Importsituation in China sowie Verzögerungen in den Lieferketten bei Halbleitern und Kabelsträngen – bei Letzteren aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts.

Der Cayenne ist mit 44.600 abgesetzten Fahrzeugen und einem Anstieg von 4 % die absatzstärkste Baureihe, gefolgt vom Macan mit 39.386 Fahrzeugen. Der positive Mixeffekt ist auf Zuwächse beim Absatz 911 (567 Fahrzeuge; 3 %) sowie beim Panamera (1.123 Fahrzeuge; 8 %) zurückzuführen. Aufgrund der Verzögerungen in den Lieferketten bei Kabelsträngen und Halbleitern verzeichnet der Taycan mit 17.474 Fahrzeugen einen Absatzrückgang von 16 % gegenüber der Vergleichsperiode.

Regional betrachtet ist China mit 46.664 abgesetzten Fahrzeugen weiterhin der größte Markt trotz eines Absatzrückgangs von 6 %. Der größte Zuwachs mit relativ betrachtet 3 % auf 28.943 abgesetzte Fahrzeuge ergab sich im Markt Europa ohne Deutschland. Die Märkte Nordamerika sowie Rest der Welt sind stabil auf Vorjahresniveau mit 37.086 bzw. 23.401 abgesetzten Fahrzeugen.

Einheiten	Porsche AG Konzern	
	1. HJ 2022	1. HJ 2021
911	21.489	20.922
718 Boxster/Cayman	10.091	10.968
Macan	39.386	41.788
Cayenne	44.600	42.919
Panamera	15.528	14.405
Taycan	17.474	20.698
<b>Konzernabsatz</b>	<b>148.568</b>	<b>151.700</b>

Die Kosten der Umsatzerlöse sind um 833 Mio. € auf 12.869 Mio. € angestiegen (Vorjahr: 12.036 Mio. €). Der relative Rückgang der Kosten der Umsatzerlöse im Verhältnis zu den Umsatzerlösen ist im Wesentlichen auf Veränderungen im Produkt- und Regionenmix, rückläufige Fixkosten, niedrigere Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten und eine höhere Aktivierungsquote der Entwicklungskosten zurückzuführen.

Das Brutto-Ergebnis konnte entsprechend mit 5.053 Mio. € (Vorjahr: 4.489 Mio. €) um 13 % erhöht werden. Somit liegt die Brutto-Marge bei 28 % (Vorjahr: 27 %).

Die Vertriebskosten von 956 Mio. € wurden stabil auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 957 Mio. €) gehalten. Die Verwaltungskosten sind von 722 Mio. € auf 766 Mio. € angestiegen, u. a. aufgrund

der Digitalisierungsstrategie. In Relation zu den Umsatzerlösen sind die Vertriebskosten mit 5 % (Vorjahr : 6 %) leicht rückläufig, während die Verwaltungskosten mit 4 % (Vorjahr: 4 %) konstant geblieben sind.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis ist von einem Aufwand in Höhe von 18 Mio. € auf einen Ertrag in Höhe von 149 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen und dementsprechend höheren Restwertzuschreibungen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Auch die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting hatte einen positiven Einfluss auf das Sonstige betriebliche Ergebnis.

Das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns belief sich im ersten Halbjahr 2022 auf 3.480 Mio. €, ein Plus von 688 Mio. € gegenüber Vorjahr. Die Kostenstruktur und die nachhaltig hohe Ertragskraft des Porsche AG Konzerns spiegeln sich auch in den wesentlichen Renditekennzahlen wider. Trotz der Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der weltweiten Ausbreitung der Omikron-Variante und der anhaltenden Versorgungsgpässe bei Halbleitern erzielte der Porsche AG Konzern im ersten Halbjahr 2022 insbesondere auch durch frühzeitige gegensteuernde Maßnahmen, Kostendisziplin sowie eine verbesserte Preispositionierung eine Operative Umsatzrendite von 19,4 % (Vorjahr: 16,9 %).

Mio. €	Porsche AG Konzern	
	1. HJ 2022	1. HJ 2021
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>17.922</b>	<b>16.525</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-12.869	-12.036
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>5.053</b>	<b>4.489</b>
Vertriebskosten	-956	-957
Verwaltungskosten	-766	-722
Sonstiges betriebliches Ergebnis	149	-18
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.480</b>	<b>2.792</b>
Operative Umsatzrendite (in %)	19,4	16,9
<b>Finanzergebnis</b>	<b>208</b>	<b>172</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>3.688</b>	<b>2.964</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.183	-846
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.505</b>	<b>2.118</b>

Segment	Automobile		Finanzdienstleistungen	
	1. HJ 2022	1. HJ 2021	1. HJ 2022	1. HJ 2021
Mio. €				
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>16.425</b>	<b>15.107</b>	<b>1.616</b>	<b>1.543</b>
Planmäßige Abschreibungen	1.080	1.193	438	397
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	0	84	68
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.261</b>	<b>2.661</b>	<b>216</b>	<b>151</b>

Das Finanzergebnis beläuft sich auf 208 Mio. € (Vorja hr: 172 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus positiven Bewertungseffekten aus der Anpassung der Zinssätze sowie dem Vollzug der Kapitaltransaktionen bei der Rimac Group d.o.o. sowie bei der IONITY Holding GmbH & Co. KG im ersten Halbjahr 2022, der zu positiven Ergebniseffekten führte, die im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen enthalten sind. Gegenläufig wirkte eine Abschreibung auf die nach der Equity-Methode bilanzierte Bertrandt AG.

Das Ergebnis vor Steuern beträgt 3.688 Mio. € (Vorjahr: 2.964 Mio. €). Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 20,6 % (Vorjahr: 17,9 %).

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im ersten Halbjahr 2022 auf 1.183 Mio. € (Vorjahr: 846 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern ist von 2.118 Mio. € in der entsprechenden Vorjahresperiode um 387 Mio. € auf 2.505 Mio. € im aktuellen Berichtszeitraum angestiegen.

Das Ergebnis je Stammaktie belief sich auf 2,74 € und das Ergebnis je Vorzugsaktie belief sich auf 2,75 €. Für die Berechnung des Ergebnisses je Stammaktie und je Vorzugsaktie wurde jeweils eine Aktienanzahl von 455.500.000 Stück zugrunde gelegt.

#### ERTRAGSLAGE IM SEGMENT AUTOMOBILE

Mit 3.261 Mio. € übertraf das Operative Ergebnis des Segments Automobile im ersten Halbjahr 2022 den Wert des Vorjahres um 600 Mio. €. Neben einer vorteilhaften Preispositionierung und Produktmixentwicklung, hatten positive Wechselkurseinflüsse und die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting einen positiven Einfluss. Die Operative Umsatzrendite stieg auf 19,9 % (Vorjahr: 17,6 %). Das EBITDA ist um 487 Mio. € auf 4.341 Mio. € angestiegen.

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten lagen im Berichtszeitraum bei 1.304 Mio. € und somit um 4 % über dem Vorjahreswert.

#### ERTRAGSLAGE IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Operative Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen erhöhte sich im ersten Halbjahr 2022 auf 216 Mio. € (Vorjahr: 151 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem starken Zinsanstieg insbesondere im zweiten Quartal 2022 sowie der hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen und dem entsprechend höheren Restwertzuschreibungen. Die Operative Umsatzrendite belief sich auf 13,4 % (Vorjahr: 9,8 %).

#### FINANZLAGE

Im ersten Halbjahr ist der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von 3.653 Mio. € auf 3.922 Mio. € angestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert vor allem aus dem deutlich gestiegenen Ergebnis bei annähernd gleicher Veränderung des Working Capital.

Das Working Capital wurde im Wesentlichen durch einen Bestandsaufbau bei den Fahrzeugen beeinflusst, was zu einer Erhöhung der Vorräte um 582 Mio. € im ersten Halbjahr 2022 (Vorjahr: 17 Mio. €) geführt hat. Hierbei haben die Corona-Maßnahmen in China sowie die Verfügbarkeit von Halbleitern die Entwicklung maßgeblich beeinflusst.

Gegenläufig hat sich die Veränderung der Verbindlichkeiten von 1.556 Mio. € positiv auf den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewirkt. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind auf Vorjahresniveau geblieben, während sich die sonstigen Verbindlichkeiten erhöht haben. Die gestiegenen sonstigen Verbindlichkeiten sind auf die durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigte Importsituation in China im ersten Halbjahr zurückzuführen.

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit belaufen sich auf 898 Mio. € und nahmen um 2.803 Mio. € ab (Vorjahr: 3.701 Mio. € Mittelabflüsse). Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung sind die Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen (966 Mio. € Mittelzuflüsse, im Vorjahr 2.252 Mio. € Mittelabflüsse). Eine im Vorjahreszeitraum wirkende Geldanlage bei der Volkswagen Bank hat durch ihre Rückzahlung einen gegenläufigen Effekt im ersten Halbjahr generiert. Im Gegensatz dazu hat sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts um -416 Mio. € auf -1.864 Mio. € in den ersten sechs Monaten erhöht.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 2.049 Mio. € Mittelabflüsse (Vorjahr: 1.197 Mio. € Mittelabflüsse) ist maßgeblich durch die Ergebnisabführung und Dividendenzahlung in Höhe von -1.864 Mio. € beeinflusst (Vorjahr: -1.864 Mio. €). Im ersten Halbjahr 2022 reduzierte sich die sonstige Finanzierungstätigkeit um 442 Mio. €, u.a. durch Tilgungen von Finanzschulden im Segment Finanzdienstleistungen.

## Porsche AG Konzern

(Mio. €)	1. HJ 2022	1. HJ 2021
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>4.327</b>	<b>4.344</b>
Ergebnis vor Steuern	3.688	2.964
Ertragsteuerzahlungen	-1.112	-1.053
Abschreibungen	1.504	1.619
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	-35	6
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	27	10
Veränderung der Pensionsrückstellungen	183	233
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-267	-81
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>-66</b>	<b>-44</b>
Veränderung der Vorräte	-582	-17
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-249	-176
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	1.556	1.141
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-91	-30
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-181	-586
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-520	-376
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>3.922</b>	<b>3.653</b>
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.864	-1.448
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	966	-2.252
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-898</b>	<b>-3.701</b>
Kapitaleinzahlungen	257	254
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	-1.864	-1.864
Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit	-442	414
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-2.049</b>	<b>-1.197</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	38	18
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.013	-1.227
<b>Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>5.340</b>	<b>3.117</b>

**FINANZLAGE IM SEGMENT AUTOMOBILE**

Im ersten Halbjahr 2022 wurde der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile um 102 Mio. € auf 4.167 Mio. € gesteigert.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahm im Vergleich zur Vorjahresperiode von 1.463 Mio. € Mittelabflüsse auf 1.778 Mio. € Mittelabflüsse zu. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene aktivierte Entwicklungskosten sowie auf ein höheres Investitionsvolumen beim Erwerb von Beteiligungen zurückzuführen. Letzteres wurde durch Investitionen in Beteiligungen wie in die Rimac Group d.o.o. und Porsche eBike Performance GmbH (ehem. FAZUA GmbH) maßgeblich beeinflusst.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 118 Mio. € auf 427 Mio. € reduziert.

Die Sachinvestitionsquote ist von 3,6 % auf 2,6 % zurückgegangen. Die Investitionen flossen insbesondere in Fahrzeugprojekte, die Elektrifizierung und Digitalisierung der Produkte und in die Fertigungsstandorte.

Demzufolge generierte das Segment Automobile einen Netto-Cashflow von 2.389 Mio. € im ersten Halbjahr des Jahres 2022. Der Netto-Cashflow hat sich im Wesentlichen durch eine um 315 Mio. € gestiegene Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts um 212 Mio. € reduziert.

Segment	Automobile	
	1. HJ 2022	1. HJ 2021
Mio. €		
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>4.167</b>	<b>4.065</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-1.778</b>	<b>-1.463</b>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-427	-545
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-985	-784
Veränderungen von Beteiligungen	-367	-136
<b>Netto-Cashflow</b>	<b>2.389</b>	<b>2.601</b>

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit hat sich von 1.854 Mio. € Mittelabflüsse im Vorjahreszeitraum auf 2.253 Mio. € Mittelabflüsse zum ersten Halbjahr 2022 verändert.

Hierzu trug im Wesentlichen der Anstieg der Veränderungen der Finanzschulden um 401 Mio. € bei, welche auf Rückzahlungen von Finanzschulden gegenüber dem Segment Finanzdienstleistungen zurückzuführen sind. Zusätzlich zu der im Segment Automobile wirkenden Ergebnisabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Kapitaleinzahlung wirken sich die Finanzschulden in Höhe von -646 Mio. € (Vorjahr: -244 Mio. €) aus, welche auf Rückzahlungen von Finanzschulden gegenüber dem Segment Finanzdienstleistung im Rahmen von ABS-Finanzierungen zurückzuführen sind.

Der Endbestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöht sich zum 30. Juni 2022 um 1.132 Mio. € auf 5.734 Mio. € im Vergleich zum Jahresende 2021. Im Gegensatz dazu vermindern sich die Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen im ersten Halbjahr 2022 um -1.030 Mio. € auf 2.760 Mio. €.

Der Kreditstand des Segments Automobile reduzierte sich im ersten Halbjahr um 525 Mio. € auf -2.897 Mio. € aufgrund der Rückzahlungen in den Finanzschulden. Mit dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag in Höhe von 4.000 Mio. € (Inanspruchnahme 0 Mio. €; Vorjahr: 0 Mio. €).

Zum ersten Halbjahr 2022 erhöht sich die Netto-Liquidität des Segments Automobile entsprechend um 627 Mio. € auf 5.597 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2021.

Segment	Automobile	
	30.06.2022	31.12.2021
Mio. €		
Zahlungsmittel und Zahlungsäquivalente	5.734	4.602
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	2.760	3.790
Kreditstand	-2.897	-3.422
<b>Nettoliiquidität</b>	<b>5.597</b>	<b>4.970</b>



## Vermögenslage

## Porsche AG Konzern

Mio. €	30.06.2022	in %	31.12.2021	in %
<b>Aktiva</b>				
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>26.744</b>	<b>49</b>	<b>32.830</b>	<b>64</b>
Immaterielle Vermögenswerte	6.813	12	6.190	12
Sachanlagen	8.659	16	8.763	17
Vermietete Vermögenswerte	4.048	7	3.954	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.895	7	3.461	7
At Equity bewertete Anteile, sonstige Finanzanlagen, sonstige finanzielle Vermögenswerte, sonstige Forderungen und latente Ertragssteueransprüche	3.330	6	10.462	20
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>28.311</b>	<b>51</b>	<b>18.552</b>	<b>36</b>
Vorräte	5.245	10	4.517	9
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.338	2	1.081	2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Forderungen	3.885	7	7.131	14
Ertragssteuerforderungen	91	0	155	0
Wertpapiere und Termingeldanlagen	2.034	4	982	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.838	7	4.686	9
Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte	11.881	22	–	–
<b>Bilanzsumme</b>	<b>55.055</b>	<b>100</b>	<b>51.382</b>	<b>100</b>
<b>Passiva</b>				
<b>Eigenkapital</b>	<b>15.043</b>	<b>27</b>	<b>22.935</b>	<b>45</b>
Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	15.036	27	22.927	45
Nicht beherrschende Anteile	7	0	8	0
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>14.728</b>	<b>27</b>	<b>15.368</b>	<b>30</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.649	7	5.525	11
Finanzschulden	6.424	12	6.599	13
Sonstige Schulden	4.655	8	3.244	6
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>25.284</b>	<b>46</b>	<b>13.079</b>	<b>25</b>
Finanzschulden	3.338	6	3.128	6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.181	6	2.447	5
Sonstige Schulden	6.885	13	7.505	15
Verbindlichkeiten aus Sachausschüttungen	11.881	22	–	–
<b>Bilanzsumme</b>	<b>55.055</b>	<b>100</b>	<b>51.382</b>	<b>100</b>

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Porsche AG Konzern mit 55.055 Mio. € eine um 7 % höhere Bilanzsumme als am 31. Dezember 2021.

Im zweiten Quartal genehmigten die Anteilseigner der Porsche AG die Abspaltung von Darlehensforderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten gegen die Porsche Holding

Stuttgart GmbH sowie Forderungen gegen die Volkswagen AG aus dem Inhouse-Bankkonto, die als Zahlungsmittel zu klassifizieren sind, auf eine andere Gesellschaft des Volkswagen AG Konzerns. Zum 30. Juni 2022 und damit vor dem Wirksamwerden der Abspaltungen durch Eintragungen in das Handelsregister Anfang Juli 2022 werden diese finanziellen Vermögenswerte daher als Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte klassifiziert.

Mio. €	30.06.2022
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	
Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH	8.135
Aktive latente Steuern	3
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	
Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH	214
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.028
Zahlungsmittel	1.501
<b>Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte</b>	<b>11.881</b>

Die Immateriellen Vermögenswerte haben sich von 6.190 Mio. € auf 6.813 Mio. € erhöht. Die Zunahme betrifft im Wesentlichen aktivierte Entwicklungsleistungen, wobei die größten Zugänge die Baureihen Cayenne, 911 und Macan verzeichnen.

Die Sachanlagen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 104 Mio. € auf 8.659 Mio. € verringert. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Netto-Buchwerten bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie den Technischen Anlagen und Maschinen, wobei sich die Grundstücke und Gebäude sowie die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau gegenläufig verändert haben. Die vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 94 Mio. € auf 4.048 Mio. €. In dieser Position werden im Rahmen von Operating Leasingverhältnissen an Kunden vermietete Fahrzeuge ausgewiesen. Bei den At Equity bewerteten Anteilen zeigt sich eine Erhöhung der Beteiligungsbuchwerte aufgrund des Vollzugs der Kapitaltransaktionen bei Rimac Group d.o.o. und IONITY Holding GmbH & Co. KG. Gegenläufig entwickelten sich die Anteile an der Bertrandt AG aufgrund einer Wertminderung in Höhe von 37 Mio. €.

Der Anstieg der Sonstigen Finanzanlagen entfällt im Wesentlichen mit 101 Mio. € auf den Erwerb von Anteilen an der FAZUA GmbH, mit 92 Mio. € auf den Erwerb einer Beteiligung an der Group14 Technologies sowie mit 54 Mio. € auf den Erwerb der Porsche Financial Services Korea Ltd.

Die Abnahme der langfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf die Umgliederung der Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.135 Mio. € in Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte zurückzuführen.

Insgesamt nahm das langfristige Vermögen um 6.086 Mio. € auf 26.744 Mio. € ab. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beträgt 49 % (Vorjahr: 64 %).

Die Vorräte erhöhten sich von 4.517 Mio. € im Vorjahr auf 5.245 Mio. € zum Ende des Berichtszeitraums. Der Anstieg betrifft insbesondere die aufgrund der im ersten Halbjahr

implementierten Restriktionen infolge der Null-Covid-Strategie gestiegenen Neufahrzeugbestände im chinesischen Markt.

Die kurzfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen Forderungen haben sich um 3.246 Mio. € auf 3.885 Mio. € verringert. Die Abnahme betrifft zum einen die Umgliederung des Verrechnungskontos mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 2.028 Mio. € sowie die kurzfristigen Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 214 Mio. € in kurzfristige Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte. Zum anderen wurde das an die Volkswagen AG vergebene kurzfristige Darlehen in Höhe von 2.000 Mio. € zurückgezahlt. Erhöhend wirkt sich im Wesentlichen der Anstieg aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der Sonstigen Forderungen aus, insbesondere der Umsatzsteuerforderungen.

Die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente haben sich um 204 Mio. € auf 5.872 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Aufgrund der vermehrten Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten sind zum 30. Juni 2022 diese Termingeldanlagen zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

Die zur Ausschüttung gehaltenen Vermögenswerte in Höhe von 11.881 Mio. € beeinflussen den Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte insbesondere durch die Umgliederung der Darlehensforderungen gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.135 Mio. €. Insgesamt nahm das kurzfristige Vermögen um 9.759 Mio. € auf 28.311 Mio. € zu. Der Anteil des kurzfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beträgt 51 % (Vorjahr: 36 %).

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns sank zum 30. Juni 2022 um 7.892 Mio. € auf 15.043 Mio. € gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2021. Dies ist im Wesentlichen auf die Reduzierung der Kapital- und Gewinnrücklage infolge der Einbuchung einer Verbindlichkeit aus Sachausschüttungen in Höhe von 11.881 Mio. € zurückzuführen.

Die positive Entwicklung des Ergebnisses nach Steuern, das Sonstige Ergebnis nach Steuern sowie die Kapitaleinlage durch die Porsche Holding Stuttgart GmbH wirkten in Höhe von 3.996 Mio. € eigenkapitalerhöhend. Innerhalb des Sonstigen Ergebnisses nach Steuern führten im Wesentlichen die Neubewertung aus Pensionsplänen nach Steuern sowie positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung zu einem Anstieg. Gegenläufig dazu entwickelten sich die negativen Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Bewertung derivativer Finanzinstrumente.

Die Pensionsrückstellungen haben sich im ersten Halbjahr 2022 insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Diskontierungszinssatzes von 1,4 % auf 3,3 % um 1.876 Mio. € gegenüber der Vergleichsperiode 2021 verringert. Gegenläufig dazu erhöhten sich die langfristigen Sonstigen Schulden um 1.411 Mio. € im Vergleich zum

31. Dezember 2021 auf 4.655 Mio. €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (+677 Mio. €) und den latenten Ertragssteuerverpflichtungen (+634 Mio. €). Insgesamt nahmen die langfristigen Schulden um 640 Mio. € auf 14.728 Mio. € ab. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital beträgt 27 % (Vorjahr: 30 %).

Mit Abschluss der notariellen Beurkundung der Abspaltungsbeschlüsse zum 30. Juni 2022 wurden Verbindlichkeiten aus Sachausschüttungen in Höhe des Buchwerts der abzusplattend Vermögenswerte in Höhe von 11.881 Mio. € gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH angesetzt. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2021 um 30 % und 734 Mio. €. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden reduzierten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 620 Mio. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Zahlung der Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2021 an die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 1.858 Mio. € zurückzuführen. Gegenläufig dazu entwickelten sich die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (+426 Mio. €) und die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern (+609 Mio. €). Insgesamt nahmen die kurzfristigen Schulden um 12.205 Mio. € auf 25.284 Mio. € zu. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital beträgt 46 % (Vorjahr: 25 %).

Zum 30. Juni 2022 liegen nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 117 Mio. € vor, welche sich insbesondere aufgrund zusätzlicher rechtlicher und produktbezogener Sachverhalte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 75 Mio. € erhöht haben.

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind um 995 Mio. € auf 3.850 Mio. € angestiegen und beinhalten im Wesentlichen Verpflichtungen aus Entwicklungs-, Liefer- und Dienstleistungsverträgen.

## GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Porsche AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv. Das Geschäft des Porsche AG Konzerns wurde im Berichtszeitraum von den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der weltweiten Ausbreitung der Omikron-Variante sowie insbesondere einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels beeinträchtigt. Zudem ist unsere Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt. In diesem Umfeld lieferten wir im ersten Halbjahr 145.860 Fahrzeuge an Kunden aus.

Der Porsche AG Konzern hat in den ersten sechs Monaten 2022 seinen Umsatz und sein operatives Ergebnis deutlich gesteigert. Die Umsatzerlöse stiegen von 16.525 Mio. € im ersten Halbjahr 2021 auf 17.922 Mio. € im ersten Halbjahr 2022. Das operative Ergebnis stieg von 2.792 Mio. € auf 3.480 Mio. €. Die Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns wuchs im ersten Halbjahr 2022 auf 19,4 % gegenüber 16,9 % im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg der Umsatzrendite ist vor allem auf einen starken Produktmix, positive Währungskurseinflüsse und die Entwicklungen bei den übrigen Geschäftsfeldern zurückzuführen.

Trotz umfassender Investitionen in Zukunftsprojekte lag der Netto-Cashflow für das Segment Automobile im ersten Halbjahr 2022 bei 2.389 Mio. € (Vorjahr: 2.601 Mio. €).

# Prognose-, Chancen- und Risikobericht

## PROGNOSEBERICHT

Infolge der globalen politischen Ereignisse wird die Weltwirtschaft im Jahr 2022 voraussichtlich auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiterwachsen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Mit unseren innovativen Lösungen, unserem attraktiven Produktprogramm und unserer digitalen, elektrifizierten Zukunftsvision bilden wir die Brücke zwischen Performance und Luxus sowie Nachhaltigkeit.

Im Folgenden sind die voraussichtliche Entwicklung des Porsche AG Konzerns und die Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit beschrieben. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen basieren u.a. auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

### WELTWIRTSCHAFT UND WACHSTUMSKURS

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf einem insgesamt geringeren Niveau weiterwachsen wird. Dabei unterstellen wir, dass die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie nachhaltig eingedämmt werden können. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und steigender Zinsniveaus sowie im Hinblick auf Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt, u.a. in Bezug auf die Versorgungssicherheit mit Energierohstoffen in Europa. Wir gehen davon aus, dass das durchschnittliche Wirtschaftswachstum sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern eine abnehmende, aber dennoch positive Entwicklung verzeichnet.

In Westeuropa verzeichnete die Wirtschaft im Berichtszeitraum gegenüber der Vorjahresperiode ein positives Wachstum mit nachlassender Dynamik. Nach unseren Einschätzungen wird das Wirtschaftswachstum in Westeuropa im Jahr 2022 zwar einem abnehmenden, aber dennoch positiven Trend folgen. Das betrifft auch Deutschland. Wir gehen davon aus, dass das Niveau des

Bruttoinlandsprodukts (BIP) hierzulande wie in Westeuropa insgesamt leicht über dem des Vorjahres liegen wird; das Niveau vor der Covid-19-Pandemie wird vermutlich noch nicht wieder erreicht.

Auch in den USA erwarten wir für das Jahr 2022 ein weiteres Wachstum, obwohl die US-Notenbank im Jahresverlauf ihre restriktive Geldpolitik fortsetzen wird und steigende Zinsen in Aussicht stellt. Ein wichtiger Faktor für potenzielle Leitzinserhöhungen und das davon abhängende weitere Wirtschaftswachstum wird die Entwicklung der Inflation sein. Weiterwachsen wird unseren Erwartungen zufolge auch das chinesische BIP, wenngleich mit geringeren Raten als in den Jahren zuvor.

Die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen und Dienstleistungen ist in erheblichem Maße von den wirtschaftlichen und politischen Bedingungen weltweit abhängig, insbesondere von der Volksrepublik China (einschließlich Festlandchina und – im Sinne dieser Definition – Hongkong, „China“), Europa (inkl. Deutschland) und Nordamerika. Die wirtschaftlichen Bedingungen können von zahlreichen Faktoren beeinflusst werden, z.B. von der makroökonomischen Politik, der Handelspolitik und von Konflikten, der Geschäfts- und Verbraucherstimmung, der Geldpolitik, der Inflation, den Rohstoffpreisen, der öffentlichen und privaten Verschuldung und der Regierungspolitik, die auf die öffentlichen Ausgaben abzielt (z.B. Sparmaßnahmen), sowie von geopolitischen Ereignissen (z.B. von politischen Spannungen in Ostasien). Generell hängt die Nachfrage nach Fahrzeugen zum Eigengebrauch von der Netto-Kaufkraft der Verbraucher sowie ihrem Vertrauen in künftige wirtschaftliche Entwicklungen und Trends ab, wobei die Netto-Kaufkraft bei Kunden von Luxusmarken deutlich höher ist als in anderen Segmenten.

Für die Prognose für das Jahr 2022 haben wir daher insgesamt stabile wirtschaftliche Verhältnisse angenommen.

### ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem ersten Halbjahr 2022 weisen unsere Prognosen darauf hin, dass sich im Jahr 2022 die Pkw-Märkte in den verschiedenen Weltregionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt rechnen wir damit, dass das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen auf dem des Vorjahres liegen wird und somit das Niveau vor der Covid-19-Pandemie nicht erreicht. Die Voraussetzungen dafür sind allerdings eine erfolgreiche Eindämmung der Covid-19-Pandemie und die Überwindung der Engpässe bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen sowie die Sicherstellung der Energieversorgung.

Für Westeuropa prognostizieren wir Pkw-Neuzulassungen auf dem Niveau des Vorjahres. Dies lässt sich insbesondere auf die wirtschaftlichen Auswirkungen im Rahmen der Covid-19-Pandemie und die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts zurückführen. Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Versorgungspässen bei Halbleitern könnten den Pkw-Markt weiterhin belasten.

Für den deutschen Pkw-Markt erwarten wir, dass die Anzahl von Pkw-Neuzulassungen ebenfalls auf dem Vorjahresniveau liegen wird.

In Zentral- und Osteuropa wird – hauptsächlich aufgrund des Einbruchs des russischen Marktes infolge der im Rahmen des Russland-Ukraine-Konflikts verhängten Sanktionen – die Anzahl der Neuzulassungen den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich unterschreiten.

Auf dem US-amerikanischen Markt sowie in Nordamerika insgesamt (im Sinne dieser Definition ohne Mexiko) rechnen wir im Jahr 2022 mit Neuzulassungen auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei gehen wir davon aus, dass weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV-Segmenten gefragt sein werden.

Der Pkw-Markt in China wird im Jahr 2022 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Für die Prognose für das Jahr 2022 haben wir angenommen, dass sich unser Marktvolumen in China ebenfalls leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2021 bewegen wird.

Für die Prognose für das Jahr 2022 haben wir zudem angenommen, dass die Neuzulassungen in den übrigen Märkten insgesamt im Vergleich zum Vorjahr leicht steigen werden.

#### **COVID-19-PANDEMIE**

Im Rahmen der Covid-19-Pandemie haben viele Länder auf der ganzen Welt Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 ergriffen, darunter fallen Reiseverbote, Quarantäne-Verordnungen, Beschränkungen der Geschäftstätigkeiten und ähnliche Auflagen für Einzelpersonen zur Einschränkung der täglichen Aktivitäten. Diese Maßnahmen haben sich negativ auf unsere relevanten, globalen Lieferketten ausgewirkt. Das Ausmaß und die Dauer der Covid-19-Pandemie sowie die ergriffenen Corona-Maßnahmen haben die regionale und globale Wirtschaft schwer beeinträchtigt. Insbesondere in China besteht aufgrund der weitreichenden Einschränkungen eine erhebliche Unsicherheit über das Ausmaß der möglichen Auswirkungen auf die Performance des Porsche AG Konzerns. Sollte die weitere Entwicklung der Covid-19-Pandemie in anderen Ländern erneut zu strikten Einschränkungen führen, könnte dies eine erhebliche Belastung für Haushalte, Unternehmen und Regierungen in diesen Ländern darstellen und das Wirtschaftswachstum beeinträchtigen. Die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage, die Verbraucherstimmung und das allgemeine Geschäfts-

klima könnten selbst im weniger anfälligen Luxussegment zu einem Rückgang der Verbrauchernachfrage nach unseren Fahrzeugen führen.

Während des ersten Halbjahres 2022 wurde die zum Teil erstarkte Weltwirtschaft erneut durch die Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 – hauptsächlich durch die neuen Quarantänemaßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie in China (Null-Covid-Strategie) – beeinträchtigt. Die von der Regierung im Laufe des Jahres 2022 erneut verhängten Abriegelungsmaßnahmen in Teilen Chinas führten dazu, dass zahlreiche Porsche-Händler temporär schließen mussten, bestimmte Zulieferer in China die Produktion vor Ort aussetzten und nicht mehr aus China exportieren konnten, sowie zu Verkehrsbeschränkungen im Hafen von Shanghai, einem wichtigen Schifffahrtsknotenpunkt in und aus Zentralchina. Diese wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie die Störung der Lieferketten und die daraus resultierenden logistischen Herausforderungen wirkten sich im ersten Halbjahr 2022 negativ auf unsere Absatzzahlen aus.

Für die Prognose für das Jahr 2022 haben wir im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 angenommen, dass es zu keinen weiteren Einschränkungen in der Lieferkette und keinen Einschränkungen des Automobilabsatzes (z.B. durch Schließungen von Händlern) infolge der Covid-19-Pandemie in den wichtigsten Märkten der Gruppe kommen wird.

#### **RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT**

Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine, die dadurch verhängten Sanktionen und Exportkontrollen sowie entsprechende Gegenmaßnahmen hatten und haben weiterhin Einfluss auf die Weltwirtschaft, die globalen Kapitalmärkte, den internationalen Handel, Lieferketten, Versorgung und Preise von Rohstoffen inklusive Energierohstoffen sowie von Teilen und Komponenten.

Als Folge des Konflikts wurde bis auf Weiteres der Verkauf von Porsche-Fahrzeugen sowie den von EU-Sanktionen betroffenen Ersatzteilen nach Russland und Belarus unterbunden.

Entsprechend werden die Absätze im Jahr 2022 in den genannten Märkten den Vorjahreswert voraussichtlich stark verfehlen. Für die Prognose für das Jahr 2022 haben wir angenommen, dass sich die Lage im Russland-Ukraine-Konflikt im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 nicht weiter verschlechtern wird und die weltweiten Absatzzahlen des Porsche AG Konzerns nicht durch den Konflikt zwischen Russland und der Ukraine beeinträchtigt werden.

#### **BEEINTRÄCHTIGUNG DER GAS- UND ENERGIEVERSORGUNG**

Im Falle von Unterbrechungen der Gasversorgung oder staatlichen Maßnahmen zur Rationierung von Gaslieferungen infolge des Russland-Ukraine-Konflikts werden wir und viele unserer in Europa ansässigen Lieferanten wahrscheinlich nicht in der Lage sein, unseren Energiebedarf zu decken. Dies könnte zu Produktionsausfällen, Werksschließungen und somit zu einem Rückgang



der Produktion, einer verzögerten Produktentwicklung und letztendlich zu einem Rückgang des Absatzes und der Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns führen. Weiter steigende Energiepreise könnten die Wirtschaftlichkeit ebenfalls beeinträchtigen.

Grundsätzlich besteht das Risiko, dass die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet werden – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt, u. a. in Bezug auf die Versorgungssicherheit mit Energierohstoffen. Stärkere Beeinträchtigungen in Europa können sich vor allem aufgrund einer möglichen Gasmangellage, insbesondere im Zusammenhang mit der Versorgung der Produktion mit Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie Teilen ergeben. Für die Prognose 2022 haben wir im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 angenommen, dass es weder bei uns noch bei unseren Zulieferern zu Produktionsausfällen oder Werkschließungen aufgrund von Gasmangel, Unterbrechungen oder staatlichen Einschränkungen der Erdgasversorgung kommen wird. Zudem nehmen wir keine weiteren Energiepreiserhöhungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 an.

#### **VERFÜGBARKEIT WESENTLICHER TEILE**

Die Produktion von Fahrzeugen ist in hohem Maße abhängig von der Verfügbarkeit von Rohstoffen, Teilen und Komponenten, insbesondere Halbleitern. Halbleiter sind von entscheidender Bedeutung vor allem für die Fertigung von elektrifizierten Fahrzeugen und für die steigende Relevanz von Konnektivität (Connectivity) sowie sicherem und autonomem Fahren. Derzeit leiden Automobilhersteller weltweit – so auch der Porsche AG Konzern – an der Unterversorgung mit Halbleitern. Als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts kam es im ersten Halbjahr 2022 zu einem temporären Abbruch der Versorgung mit Kabelsträngen.

Insgesamt rechnen wir für das Jahr 2022 – vorbehaltlich sich nicht verschärfender Rahmenbedingungen (u.a. Covid-19-Pandemie) – mit einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern und Kabelsträngen. Für die Prognose 2022 haben wir im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 angenommen, dass sich die Situation in der Lieferkette verbessern wird und dass wesentliche Teile, insbesondere Halbleiter, in der zweiten Jahreshälfte 2022 in der für die Produktion erforderlichen Menge verfügbar sein werden.

#### **ROHSTOFFPREISE**

Als Fahrzeughersteller sind wir von dem globalen Angebot an Rohstoffen abhängig, welches maßgeblich von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst wird. Die globale Covid-19-Pandemie sowie der Russland-Ukraine-Konflikt rückten das Thema Rohstoffversorgung in den Vordergrund. Infolge der Covid-19-Pandemie sowie des Russland-Ukraine-Konflikts kam es zu Lieferengpässen bei den Vorprodukten, insbesondere bei Halbleitern und Rohstoffen. Zu den wichtigsten Rohstoffen des Porsche AG Konzerns gehören Aluminium, Stahl, Palladium, Rhodium, Nickel, Kupfer, Lithium, Kobalt, Magnesium, Seltene Erden und Edelmetalle (insbesondere Neon), für welche sich im Vergleich zum Jahr 2021

die durchschnittlichen Preise aufgrund der Lieferengpässe erhöhen. Über den Volkswagen Konzern wird ein Teil unseres Risikos aus Preisschwankungen abgesichert.

Für die Prognose 2022 haben wir im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 angenommen, dass die Entwicklung der Preise für die wichtigsten Rohstoffe und Waren in Summe stabil bleiben wird.

#### **WECHSELKURSENTWICKLUNG**

Aufgrund der globalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten ist unsere Ertragslage den Risiken und Chancen von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für Kursschwankungen des Euro gegenüber dem chinesischen Renminbi (CNY), dem US-Dollar (USD) und dem britischen Pfund (GBP). Wechselkursänderungen dieser Währungen können unsere Geschäftstätigkeit sowohl durch transaktionale als auch durch translatorische Wechselkurseffekte beeinflussen.

In Hinblick auf die Natur des Geschäfts verfolgen wir eine konservative, aber flexible Hedging-Politik, womit wir das Netto-Währungsrisiko mit entsprechenden Instrumenten verringern.

Wir haben unser Netto-Exposure in den wichtigsten Währungen für das Geschäftsjahr 2022 weitgehend abgesichert. Das erste Halbjahr 2022 war dennoch durch Wechselkursschwankungen gegenüber unseren ursprünglichen Annahmen positiv beeinflusst. Für die Prognose 2022 haben wir angenommen, dass Wechselkursentwicklungen einen moderat positiven Einfluss auf die Umsatzrendite im Jahr 2022 haben werden.

#### **GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG**

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie – im Jahr 2022 auf einem insgesamt geringeren Niveau weiterwachsen wird. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und steigender Zinsniveaus sowie im Hinblick auf Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen.

Basierend auf unseren Erkenntnissen aus dem ersten Halbjahr 2022 erwarten wir, dass sich im Jahr 2022 die Pkw-Märkte in den verschiedenen Weltregionen unterschiedlich entwickeln werden. Es ist davon auszugehen, dass die Wettbewerbsintensität auf den internationalen Automobilmärkten weiter zunimmt.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022 weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Für die Prognose 2022 erwarten wir, basierend auf den oben genannten Annahmen und der Entwicklung im ersten Halbjahr

des Geschäftsjahres 2022, für das Gesamtjahr 2022 eine Umsatzrendite im Bereich von 17% bis 18%. Diese Prognose basiert auf angenommenen Umsatzerlösen für den Porsche AG Konzern in einer Bandbreite von 38 Mrd. € bis 39 Mrd. €.

Für den Netto-Cashflow im Segment Automobile rechnen wir zum Jahresende mit einem signifikanten Anstieg gegenüber dem Jahr 2021 (Vorjahr 3,7 Mrd. €).

## RISIKOBERICHT

Das Risikomanagementsystem des Porsche AG Konzerns hat zum Ziel, Risiken im Hinblick sowohl auf die Erreichung strategischer und operativer Ziele als auch auf die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben zu identifizieren und angemessen zu adressieren.

Eine regelmäßige Berichterstattung zum Risikomanagement unterstützt den Vorstand der Porsche AG bei der rechtzeitigen Erkennung bestandsgefährdender Entwicklungen.

### AUFBAU- UND ABLAUFORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS

Die Risikomanagement-Funktion des Porsche AG Konzerns ist dezentral organisiert. Neben der zentralen Risikomanagementfunktion als Methoden- und Berichtsstelle gibt es in jeder Hauptabteilung der Porsche AG sowie in jeder Tochtergesellschaft einen dedizierten Risikomanager, der für die Umsetzung und Einhaltung der Mindeststandards verantwortlich ist. Die dezentrale Organisationsstruktur soll das Bewusstsein für das Thema Risikomanagement in den lokalen operativen Einheiten fördern und eine effektive Steuerung der Risiken gewährleisten.

Der Konsolidierungskreis des Risikomanagementsystems entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses. Sofern aus Risikogesichtspunkten sinnvoll, kann der Risikokonsolidierungskreis um zusätzliche Gesellschaften erweitert werden.

In Anlehnung an die dezentrale Organisationsstruktur werden die Risiken durch die Fachabteilung bzw. Tochtergesellschaft als Risikoeigentümer identifiziert, bewertet und gesteuert. Die gemeldeten Netto-Risiken (Risiken nach Risikosteuerungsmaßnahmen) werden durch das zentrale Risikomanagement und wesentliche Funktionen grundsätzlich plausibilisiert, im Risk Council auf Vollständigkeit hin überprüft und im Gesamtvorstand berichtet. Ein Kernelement des Risikomanagements ist, dass Mitarbeiter und Führungskräfte die Möglichkeit haben, Risiken über die eingerichteten, konzernweiten Berichtswege sofort zu melden bzw. zu aktualisieren. Für Risiken mit großer Tragweite existiert ein Ad-hoc-Meldeprozess außerhalb der Standardprozesse. Die Risikomanager werden hierbei durch das zentrale Risikomanagement

unterstützt. Neben der Definition von konzernweiten Standards zum Risikomanagement in Richtlinienform ist das zentrale Risikomanagement für die Erstellung eines konsolidierten und aggregierten Berichtswesens an Vorstand und Aufsichtsrat verantwortlich.

An den Vorstand berichtsrelevant sind alle akuten Risiken, die bei Eintritt einen kumulierten finanziellen Schaden > 5 Mio. € verursachen (Stufe 1) können, bereits einen kurzfristigen negativen Einfluss auf die Reputation des Porsche AG Konzerns mit sich bringen (Stufe 1) oder rechtliche Konsequenzen für mindestens einen Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns haben können (Stufe 1). Die Risikobewertung bezieht sich auf das aktuelle Geschäftsjahr und die drei Folgejahre.

Die Risiken werden auf Basis der Risikobewertung und ohne Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit in Risikoklassen eingeordnet. Die wesentlichen Risiken, d.h. Risiken mit einem über den Betrachtungszeitraum kumulierten finanziellen Schaden von über 100 Mio. €, werden im nächsten Schritt quantifiziert. Die Risikoquantifizierung erfolgt mit geeigneten Wahrscheinlichkeitsverteilungen und unter Anwendung von IT-gestützten Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation). Die Risiken werden je nach Relevanz in aggregierter Form oder auf Einzelrisikoebene an den Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet. Im Hinblick auf den finanziellen Schaden wird zwischen den folgenden Risikoklassen unterschieden:

Stufe 1 Risikoklasse D  $\geq$  5 Mio. € – 10 Mio. €

Stufe 2 Risikoklasse C > 10 Mio. € – 100 Mio. €

Stufe 3 Risikoklasse B > 100 Mio. € – 1 Mrd. €

Stufe 4 Risikoklasse A > 1 Mrd. €

Der Porsche AG Konzern hat Mitarbeiter, die in den Risikomanagementprozess involviert sind, qualifiziert und geschult. Dabei werden neben Pflichtschulungen auch freiwillige Auffrischungsschulungen angeboten. Das zentrale Risikomanagement überprüft kontinuierlich den Trainingsfortschritt sowie den Abdeckungsgrad und berichtet diesen jährlich an das Risk Council und den Vorstand.

Der im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess maßgebliche Teil des Risikomanagementsystems (RMS) umfasst Maßnahmen und Kontrollen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen und Kontrollen sollen das Risiko für das Auftreten von Fehlern mit wesentlichem Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in der Rechnungslegung und externen Berichterstattung minimieren.

## RISIKOSTRATEGIE

Der Begriff Risiko ist definiert als die Möglichkeit einer negativen Abweichung von einem Plan- oder Zielwert. Grundsätzlich werden Risiken netto bewertet. Um den vielfältigen Risiken gerecht zu werden, wurden die folgenden Risikokategorien festgelegt.

Strategische Risiken resultieren vor allem aus der Bedrohung unserer Kern-Erfolgspotenziale. Sie umfassen u.a. Trends, neue Wettbewerber oder langfristige technologische Veränderungen. Ihr Betrachtungshorizont ist zumeist langfristig angelegt.

Absatzrisiken spiegeln die Tatsache wider, dass geplante Verkaufsvolumen in der Zukunft unsicher sind und – abhängig vom Planungshorizont – mehr oder weniger schwanken können.

Versorgungsrisiken ergeben sich aus der Möglichkeit einer Nicht- oder Unterversorgung mit notwendigen Teilen von Zulieferern oder auch aus Qualitäts- und/oder Preisrisiken im Zusammenhang mit diesen.

Finanzwirtschaftliche Risiken resultieren vor allem aus der Unsicherheit von Wechselkursen, Zinsentwicklungen und anderen Bewegungen der Finanzmärkte.

Personalrisiken ergeben sich insbesondere aus der Verfügbarkeit und Motivation des Personals.

Operative Risiken resultieren aus der Unangemessenheit oder dem Versagen von internen Prozessen oder Systemen.

Die Risikokategorien werden in der Porsche Risikostrategie festgelegt. Die Risikostrategie beschreibt grundsätzlich den Umgang mit den sich aus der Geschäftsstrategie ergebenden Risiken. Dazu zählt auch deren Einteilung in für das Geschäftsmodell sinnvolle Kategorien.

Darüber hinaus beinhaltet die Risikostrategie vier übergreifende Möglichkeiten zur Steuerung von Risiken: Die Risikoakzeptanz, also das bewusste Eingehen und Akzeptieren von Risiken, die Risikovermeidung, also das bewusste Nichteingehen eines Geschäftes, um die darin enthaltenen Risiken zu vermeiden, die Risikoverminderung, also die Reduktion von Wahrscheinlichkeit oder Schadensausmaß, um das Risiko auf ein akzeptables Niveau zu steuern, sowie den Risikotransfer, also den Übertrag des Risikos auf die Bilanz eines anderen Wirtschaftsteilnehmers, beispielsweise einer Versicherung.

Risiken in den genannten Kategorien können sowohl einzeln, vor allem aber in ihrem ungünstigen Zusammenspiel, zu einer bestandsgefährdenden Situation führen. Damit das Zusammenspiel der Einzelrisiken adäquat berücksichtigt wird, aggregiert das zentrale Risikomanagement die wesentlichen Einzelrisiken zu einem

übergeordneten Gesamtrisiko. Die Risikoaggregation wird unter Zuhilfenahme von IT-gestützten Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation) durchgeführt.

Die maximal tolerierte Höhe des übergreifenden Gesamtrisikos, der sogenannte Risikoappetit, definiert, welche Maximalgrenzen das Gesamtrisiko im Hinblick auf den finanziellen Schaden und die Überschreitungswahrscheinlichkeit nicht überschreiten darf.

Das Risikotragfähigkeitskonzept des Porsche Risikomanagementsystems basiert aktuell auf der Überschuldungskomponente. Das Gesamtrisiko wird in Bezug auf EBIT-Auswirkungen bewertet. Anschließend wird das bilanzielle Eigenkapital als Risikodeckungsmasse dem Gesamtrisiko gegenübergestellt. Die Illiquiditätskomponente wird derzeit in das Risikotragfähigkeitskonzept integriert und sukzessive in der Risikostrategie mitberücksichtigt.

Um Wiederholungen von eingetretenen Risiken zu vermeiden, wird eine Ursachenanalyse, die sogenannte Root Cause Analysis (RCA), durchgeführt. Auf Basis dieser Ergebnisse werden wertvolle Erkenntnisse zur zukünftigen Fehlervermeidung und fachsowie gesellschaftsübergreifende Lessons Learned abgeleitet.

Für die Dokumentation des konzernweiten Risikomanagementsystems sowie zur Ausübung der Überwachungsfunktion existiert eine IT-Lösung, die sämtliche Risikomanagementansätze abbildet. Der Durchführung der Risikomanagementprozesse unterstützt die Fachbereiche sowie Tochtergesellschaften bei und bei der Einhaltung der definierten Mindeststandards.

## GESAMTRISIKOSITUATION

Seit dem Geschäftsjahr 2021 wird das Gesamtrisiko aggregiert und im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung gegen das Eigenkapital gestellt. Das aggregierte Gesamtrisiko wird anhand des Value at Risk für das laufende Geschäftsjahr und für weitere drei Folgejahre quartalsweise berichtet. Im Gesamtrisiko enthalten sind alle wesentlichen akuten Risiken mit einem über den Betrachtungszeitraum kumulierten finanziellen Schaden von über 100 Mio. €. Darüber hinaus sind weitere Unsicherheitskomponenten für das übergreifende Absatzrisiko und die operativen Risiken enthalten.

Die Risikotragfähigkeitsrechnung zeigte über das erste Halbjahr 2022 hinweg, dass das Erreichen einer bestandsgefährdenden Entwicklung je betrachtetes Geschäftsjahr hinreichend unwahrscheinlich ist.

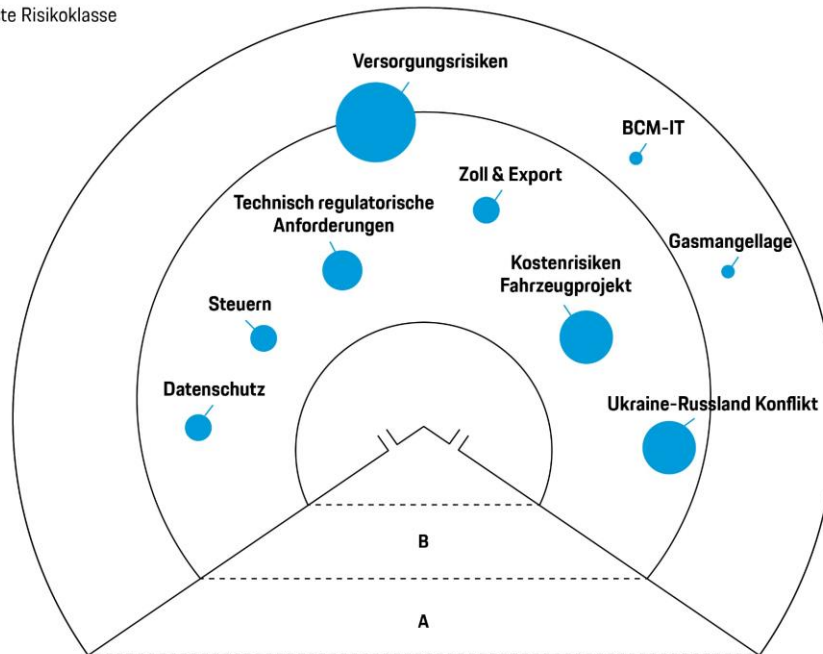
## RISIKOSITUATION ZUM 30. JUNI 2022

Die nachfolgende Radardarstellung gibt einen Überblick über die wesentlichen Risikothemenfelder zum 30. Juni 2022. Die Größe der dargestellten Kreise spiegelt die Anzahl der zum Risikothemenfeld eingegangenen Risikomeldungen wider. Die Position des Kreises spiegelt die Risikoklasse der darin enthaltenen Risiken wider.

**Clusterdarstellung zum 30. Juni 2022**

**Legende**

Risikoklasse A (Stufe 4) höchste Risikoklasse  
 Risikoklasse B (Stufe 3)



**VERSORGUNGSRIKIKEN**

Seit 2021 gibt es wesentliche Versorgungsrisiken verursacht durch Halbleitermangel, gestiegene Preise und Knappheit bei Rohstoffen, Qualitätsprobleme bei Zukaufteilen sowie Großschadensereignisse bei Lieferanten, die sich im Geschäftsjahr 2022 fortsetzen. Durch Anpassung des Produktionsprogramms und den Verbau von Alternativbauteilen wurde größerer Schaden abgewendet.

**RISIKEN AUS DEM RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT**

Aufgrund der militärischen Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts kam es im ersten Halbjahr des Geschäftsjahrs 2022 zu Versorgungsproblemen, insbesondere mit Kabelbäumen, für fast alle Baureihen. Um die Versorgung und somit die Produktion von Fahrzeugen aufrechterhalten zu können, wurden kurzfristig Duplex-Fertigungsanlagen für diese Bauteile an alternativen Standorten der Lieferanten aufgebaut.

Durch die aus dem Konflikt resultierenden wirtschaftlichen Folgen wie z.B. steigende Inflationsraten und Zinsen, besteht weiterhin das Risiko eines weltweiten Absatzrückgangs. Ferner können sich ein weiterer Wertberichtigungsbedarf auf Vermögenswerte sowie die Notwendigkeit der Bildung zusätzlicher Risikovorsorgen ergeben. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass Porsche-Händler bzw. -Kunden in Russland aufgrund diverser Entscheidungen im Umgang mit dem russischen Markt Schadensersatzforderungen

aufgrund von Vertrags-, Qualitäts- und Gewährleistungsthemen stellen. Die Situation und die Entwicklung der Märkte werden kontinuierlich über eine eigens eingerichtete Taskforce verfolgt.

**RISIKEN AUS DER GASMANGELLAGE**

Die Produktions- und Entwicklungsstätten des Porsche AG Konzerns und seinen Lieferanten sind von den Auswirkungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt auf die Versorgung mit Gas direkt betroffen. Preissteigerungen und insbesondere eine drohende Abschaltung der Gasversorgung der Werke im Falle des Ausrufs einer noch höheren Alarmstufe in Deutschland sind als Risiko akut. Zudem ist auch das Lieferantennetzwerk und somit die Teileversorgung gefährdet. Für die frühzeitige Einleitung von Gegenmaßnahmen wurde eine Taskforce eingesetzt.

**BCM-RISIKEN**

Es bestehen Ausfallrisiken aufgrund von höherer Gewalt oder anderen unvorhergesehenen Ereignissen (z. B. Pandemie, Brand, Hochwasser, Cyber-Angriff). Die präventive Absicherung kritischer Ressourcen, wie z. B. IT-Applikationen, Mitarbeiter oder Gebäude, erfolgt über das Business Continuity Management System. Die bestehende Absicherung der IT-Infrastruktur gegen das Risiko von Systemausfällen und Prozessbeeinträchtigungen wird derzeit auf zusätzliche Bedrohungsszenarien ausgeweitet. Darüber hinaus werden die im Rahmen des Business Continuity Management

Systems (BCMS) zusätzlich als kritisch identifizierten IT-Applikationen, die wesentliche und zeitkritische Geschäftsprozesse unterstützen, in die IT-Absicherung mit integriert.

### **RISIKEN AUS TECHNISCH REGULATORISCHEN ANFORDERUNGEN**

Der Porsche AG Konzern hat bei Benzinfahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Risiken festgestellt. Es wurden potenzielle Themen zu Sportfunktionalitäten festgestellt. Die Themen betreffen ferner die mögliche Verwendung von der Serie abweichender Hardware oder Software bei Typisierungsmessungen in bestimmten Einzelfällen. Nach den vorliegenden Informationen betreffen diese Themen insgesamt keine Fahrzeuge, die nach dem Jahr 2017 entwickelt wurden. Die internen Prüfungen im Porsche AG Konzern hierzu sind weitestgehend abgeschlossen. Der Porsche AG Konzern kooperiert vollumfänglich mit den zuständigen Behörden, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche ein Ermittlungsverfahren gegen zwölf (ehemalige) Mitarbeiter der Porsche AG eingeleitet hat. Das Ermittlungsverfahren wurde gegen alle Beschuldigten zwischenzeitlich nach § 153 StPO eingestellt. Ein Bußgeldverfahren gegen das Unternehmen hat die Staatsanwaltschaft nicht eingeleitet. Bis heute wurden in den USA (und vergleichbar in Kanada) sechs verschiedene Class Actions zu diesen Themen eingereicht. Laut den Klageschriften habe eine bestimmte in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch höher sei als rechtlich zulässig. Im Januar 2021 ist hierzu eine sogenannte Consolidated Complaint eingegangen, welche die sechs eingegangenen Class Actions in einer Klage vereint. Die sechs Klagen richteten sich ursprünglich gegen die Porsche AG und ihre amerikanische Importeurs-Tochtergesellschaft, die Volkswagen AG sowie die AUDI AG, wobei nicht jede Gesellschaft in allen Fällen verklagt ist. Am 15. Juni 2022 wurde eine beim zuständigen US District Court des Northern District Kalifornien mit den Klägern getroffene Vereinbarung zur Genehmigung eingereicht, welche die relevanten Fahrzeuge umfasst. Für dieses der Vergleichsvereinbarung zugrunde liegende Volumen ist eine entsprechende Rückstellung gebildet worden. Der Vergleichsentwurf wurde am 29. Juni 2022 vom zuständigen Gericht vorläufig genehmigt. Die finale Anhörung findet voraussichtlich am 21. Oktober 2022 statt. Das US-amerikanische Department of Justice („DoJ“) hat das Verfahren am 2. Juni 2022 ohne Folgen für den Porsche AG Konzern beendet (sog. „Declination“). Mit der CARB wird eine umfassende Vergleichsvereinbarung noch im September 2022 angestrebt. Die Gespräche mit weiteren Behörden dauern an.

### **KOSTENRISIKEN AUS FAHRZEUGPROJEKTEN**

Wie bereits in der Vergangenheit führen Kostenforderungen von Lieferanten aufgrund unterschiedlicher Ursachen zu Kostenrisiken in Fahrzeugprojekten im Hinblick auf Investitionen und Materialeinzelkosten. Ursachen darin liegen z. B. in gestiegenen Rohstoffpreisen und sonstigen Teuerungen im Zusammenhang mit der Herstellung. Eine enge Verfolgung innerhalb der Projekte und frühzeitiges Gegensteuern durch z. B. Verhandlungen der Beschaffung reduzieren die Kostenrisiken.

### **STEUERRISIKEN**

Feststellungen der Betriebsprüfung können zu Steuernachzahlungen sowie Steuerzinsen führen. Risiken können sich auch aus der steuerlichen Bewertung grenzüberschreitender, konzerninterner Lieferungen und Leistungen ergeben. Steuerliche Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss werden fortlaufend und eng überwacht. Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen bzw. für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen passiviert.

### **ZOLLRISIKEN**

Auf Basis der Freihandelsabkommen, die die EU mit verschiedenen Ländern geschlossen hat, können Porsche-Fahrzeuge zollbegünstigt bzw. zollfrei unter Einhaltung der Local-Content-Kriterien in diese Länder importiert werden. Werden die Local-Content-Vorgaben nicht erfüllt oder entsprechende Nachweise nicht vollständig erbracht, kann der Import nicht mehr zollbegünstigt in die betreffenden Freihandelsländer stattfinden. Daher werden die Präferenznachweise für Serienmaterialien von den betroffenen Lieferanten durch die Zollabteilung eingefordert – im Eskalationsfall mit Einbindung der Beschaffung. Für den Fall, dass Präferenznachweise nicht in ausreichendem Umfang von Lieferanten ausgestellt werden, erfolgt eine Abstimmung mit dem Vertriebscontrolling und der Steuerabteilung, ob eine Erhöhung der ExNet-/Werksabgabe-Preise zur Erreichung der geforderten Local-Content-Quote möglich ist.

### **DATENSCHUTZRISIKEN**

In vielen Märkten werden derzeit Datenschutzgesetze angepasst oder neu eingeführt. Die Anforderungen sind jedoch nicht immer eindeutig auslegbar. Insbesondere in China werden Datenschutzbestimmungen durch die chinesischen Behörden kurzfristig erlassen. Durch eine enge Zusammenarbeit der lokalen und deutschen Datenschutzbereiche des Porsche AG Konzerns werden erforderliche technische und organisatorische Maßnahmen implementiert.



## FINANZRISIKOMANAGEMENT UND -METHODEN

Durch die internationalen Aktivitäten in den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen ergeben sich Risiken, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche AG Konzerns auswirken. Diese Risiken resultieren insbesondere aus Fremdwährungstransaktionen im Rahmen des operativen Geschäfts, aus der Finanzierung sowie aus der Geldanlage. Die Risiken werden regelmäßig überwacht, berichtet und durch den Einsatz von Finanzinstrumenten zentral gesteuert. Vorrangiges Ziel des Einsatzes von Finanzinstrumenten ist die Begrenzung finanzieller Risikopositionen zur Sicherung des Bestandes und der Ertragskraft des Porsche AG Konzerns.

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und die Steuerung von Risiken, welche sich aus diesen Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche AG Konzern sind interne Richtlinien verankert, welche die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung klar definiert. Diese Richtlinien regeln u.a. den Einsatz von Finanzinstrumenten bzw. Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren, wie beispielsweise eine eindeutige Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Die Risiken werden durch die zentrale Treasury-Funktion konzernweit identifiziert, analysiert und überwacht. Die zugrunde liegenden Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt insbesondere zur Steuerung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken. Währungsrisiken aus künftigen Fremdwährungsumsätzen werden durch den Einsatz von Kurssicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren abgesichert. Als Sicherungsinstrumente kommen im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen zum Einsatz. Das Volumen der Kurssicherungsgeschäfte wird auf Basis der geplanten Absatzzahlen unter Berücksichtigung der Beschaffungsumfänge in den jeweiligen Fremdwährungen ermittelt. Kontrahenten für die Kurs-/Zinssicherungsgeschäfte sind die Volkswagen AG sowie große nationale und internationale Finanzinstitute. Die Zusammenarbeit erfolgt nach einheitlichen Richtlinien und unterliegt einer laufenden Überwachung. Zinsänderungsrisiken aus variabel verzinsten Finanzierungsanteilen sowie Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden durch den Einsatz geeigneter Derivate, z.B. Zinsswaps, weitestgehend abgesichert.

Finanzinstrumente werden primär zur Reduktion finanzieller Risiken eingesetzt. Aus den eingesetzten Finanzinstrumenten resultieren jedoch mögliche Risiken, wie z.B. Kontrahentenrisiken oder

bilanzielle Risiken. Aus der Anlage überschüssiger Liquidität entstehen ebenfalls Kontrahentenrisiken. Ein teilweiser oder sogar vollständiger Ausfall eines Kontrahenten hätte einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Porsche AG Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte in bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden. Bei den zu Sicherungszwecken abgeschlossenen Finanzinstrumenten sind zudem bilanzielle Risiken zu betrachten. Die Risiken einer Auswirkung auf die Darstellung der Ertragslage in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert.

## MARKTPREISRISIKEN

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche AG Konzern Währungs-, Zins-, Restwert-, Aktien-, Anleihe- und Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken – so weit möglich – durch den Abschluss originärer und derivativer Finanzinstrumente zu begrenzen bzw. auszuschließen.

Das Währungsrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Währungsrisiko im Segment Automobile resultiert im Wesentlichen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie darüber hinausgehend aus Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden dort Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller wesentlichen Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2022 in den Währungen australischer Dollar (AUD), brasilianischer Real (BRL), britisches Pfund (GBP), chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), japanischer Yen (JPY), kanadischer Dollar (CAD), mexikanischer Peso (MXN), polnischer Zloty (PLN), russischer Rubel (RUB), schwedische Krone (SEK), Schweizer Franken (CHF), Singapur-Dollar (SGD), südkoreanischer Won (KRW), Taiwan-Dollar (TWD) und US-Dollar (USD) abgeschlossen.

Das Zinsrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten, sowie aus fristeninkongruenten Refinanzierungen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften

sowie kombinierten Zins-/Währungsgeschäften begrenzt. Das Zinsrisiko im Segment Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Variabel verzinsliche Positionen werden im Rahmen von Cashflow Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage durch den Abschluss von Zinsswaps teilweise abgesichert.

Das dem Leasinggeschäft inhärente Restwertrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen resultiert aus einer negativen Abweichung zwischen dem bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwert und dem Marktwert des Leasingfahrzeugs bei Verwertung nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Leasingdauer. In einigen Märkten, wie beispielsweise in Nordamerika oder teils auch in Deutschland, wird dieses Restwertrisiko von Porsche-Finanzdienstleistungsgesellschaften getragen. Hierbei stellen die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariablen dar. Die operative Risiko-steuerung erfolgt durch die laufende Überwachung der Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise u.a. anhand extern zur Verfügung stehender Daten. Mithilfe von Restwertprognosen wird regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisiko-potenzial überprüft. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise quantifiziert.

Der aus der Überschussliquidität aufgelegte Spezialfonds UI-356 unterliegt insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Generell wirkt der Porsche AG Konzern den Risiken aus dem Spezialfonds dadurch entgegen, dass – wie in den Anlagerichtlinien festgelegt – bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und regionalen Märkte geachtet wird. Dem implementierten Risikomanagement-Systemen liegt eine Wertuntergrenze zugrunde und bei entsprechender Marktlage werden Kurs-sicherungen durchgeführt.

Risiken in Bezug auf Rohstoffe im Segment Automobile bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung werden fortlaufend analysiert, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können.

#### **AUSFALLRISIKEN**

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, würde die Ergebnis-

rechnung und die Liquidität des Porsche AG Konzerns negativ beeinflussen. Das Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten gemindert. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge, Sicherungs-übereignungen, Bürgschaften sowie Barsicherheiten zum Einsatz. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Porsche AG Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte in bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

#### **LIQUIDITÄTSRISIKEN**

Der Porsche AG Konzern ist darauf angewiesen, seinen Finanzierungsbedarf angemessen zu decken. Ein mögliches Liquiditätsrisiko besteht darin, nicht in der Lage zu sein, den vorhandenen Kapitalbedarf über die Aufnahme von Finanzmitteln sicherzustellen oder sich zu angemessenen Konditionen zu finanzieren, was wiederum erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche AG Konzerns haben kann. Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche AG Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigte Kreditlinien sowie die Aufnahme von Darlehen jederzeit sichergestellt. Mit dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag. Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (z.B. China) kann der Porsche AG Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Der Porsche AG Konzern generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen und die Verbriefung von Forderungen. Die finanziellen Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Netto-Umlaufvermögens und der Investitionen sowie der Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Das operative Liquiditätsmanagement wird mithilfe von Cash-Pools umgesetzt, durch die eine tägliche Zusammenführung von wesentlichen liquiden Mitteln erfolgt. Es besteht ein Cash-Pool mit der Volkswagen AG. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -bedarfe entsprechend den Anforderungen gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Prognosen der operativen Zahlungsströme einbezogen.

## CHANCENBERICHT

Bei allen unternehmerischen Entscheidungen gilt es neben der effektiven Steuerung von Risiken auch, Chancen bestmöglich zu erkennen und zu nutzen, was im Rahmen des Chancenmanagements konsequent umgesetzt wird. Hierdurch kann der nachhaltige Erfolg sichergestellt werden.

Das Chancenmanagement – das u. a. Erlös- und Kostenoptimierungen sowie Produktverbesserungen enthält – ist in die operativen Aufbau- und Ablauforganisationen des Porsche AG Konzerns integriert und orientiert sich eng an unseren strategischen Zielsetzungen. Das internationale Umfeld unseres Geschäftsmodells wird dazu kontinuierlich analysiert, um Trends z. B. aus Markt, Technologie, Gesellschaft und Umwelt sowie Veränderungen der Schlüsselfaktoren frühzeitig zu erkennen. Relevante Entwicklungen werden mithilfe von Szenarioanalysen betrachtet, um mögliche Auswirkungen für den Porsche AG Konzern abzuleiten. Dabei werden auch die strategische Unternehmensplanung, die betroffenen Geschäftsbereiche und das Controlling einbezogen. Mittel- und kurzfristige Chancenpotenziale werden durch die Geschäftsbereiche abgeleitet und operationalisiert. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns soll neben der konsequenten Umsetzung der Strategie u. a. durch weitere Effizienz- und Chanceninitiativen abgesichert werden. Die Ableitung konkreter Zielvorgaben aus diesen Initiativen bieten weiteres Potenzial zur Chancengenerierung.

Neben einer sich besser entwickelnden Weltwirtschaft nach dem Überwinden der aktuellen Russland-Ukraine-Krise und deren Auswirkungen sowie der Corona-Pandemie und einer früheren Normalisierung der Halbleiterversorgung bestehen wesentliche

Chancen durch mögliche weitere Synergien bei neuen Fahrzeugarchitekturen im Verbund mit dem Volkswagen Konzern. Diese Synergieeffekte betreffen insbesondere die Bereiche Entwicklung, Beschaffung und Produktion. Zudem können sich der Ausbau des Marktanteils durch das breite und attraktive Produktportfolio, die Steigerung von bestehenden bzw. der Ausbau von neuen Geschäftsfeldern und eine weitere Erhöhung der Markenstärke des Porsche AG Konzerns in Verbindung mit zusätzlichen Preispotenzialen vorteilhaft auswirken und zur Erschließung von weiteren Ertragspotenzialen führen. Die stabilen Ertragskennzahlen und vorteilhaften Kostenstrukturen geben in Verbindung mit der hohen Finanzkraft die Möglichkeit, auch in einem herausfordernden Umfeld den finanziellen Raum für künftige Investitionen in Produkte, Technologien und Dienstleistungen sicherstellen zu können.

Durch ein konsequentes Währungsmanagement lassen sich zudem mögliche Chancen generieren. Mit einer klaren Ausrichtung auf eine nachhaltige Wertsteigerung des Konzerns wird der Porsche AG Konzern ziel- und chancenorientiert gesteuert.

## ZUSAMMENFASSUNG

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Porsche AG Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Nach den heute bekannten Informationen und Einschätzungen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand der Porsche AG, wesentlicher Teile des Porsche AG Konzerns oder des Porsche AG Konzerns als Ganzes gefährden könnten.

## Weitere Informationen

Zu den nach dem Bilanzstichtag eingetretenen Ereignissen sowie zu den wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen wird auf den Konzernanhang verwiesen.

# KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (Kurzfassung)

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	Porsche AG Konzern	
	2022	2021
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>17.922</b>	<b>16.525</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-12.869	-12.036
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>5.053</b>	<b>4.489</b>
Vertriebskosten	-956	-957
Verwaltungskosten	-766	-722
Sonstiges betriebliches Ergebnis	149	-18
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.480</b>	<b>2.792</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	12	-9
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis <sup>1</sup>	196	181
<b>Finanzergebnis</b>	<b>208</b>	<b>172</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>3.688</b>	<b>2.964</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.183	-846
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.505</b>	<b>2.118</b>
davon Ergebnisanteil Anteilseigner	2.500	2.113
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	5	5
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>2,74</b>	<b>2,31</b>
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>2,75</b>	<b>2,32</b>

<sup>1</sup> Im Halbjahr 2022 ist im „Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis“ eine Wertminderung auf die nach der Equity-Methode bilanzierte Bertrandt AG in Höhe von 37 Mio. € enthalten.

<sup>2</sup> Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie“ erläutert.



**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT  
VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI**

Mio. €	2022	2021
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.505</b>	<b>2.118</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.062	766
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-617	-230
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.445	536
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	12	58
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-	-
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>1.457</b>	<b>594</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	451	156
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	451	156
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	451	156
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-1.237	-503
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	364	-151
Cashflow Hedges (OCI I) vor Steuern	-873	-654
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI I)	269	197
Cashflow Hedges (OCI I) nach Steuern	-604	-457
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-307	-190
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	206	309
Cashflow Hedges (OCI II) vor Steuern	-101	119
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI II)	30	-36
Cashflow Hedges (OCI II) nach Steuern	-71	83
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	1
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-224</b>	<b>-217</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.551	445
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-318	-68
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.233</b>	<b>377</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3.738</b>	<b>2.495</b>
davon Ergebnisanteil Anteilseigner	3.733	2.490
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	5	5

**KONZERN-BILANZ DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT  
ZUM 30. JUNI 2022 UND ZUM 31. DEZEMBER 2021**

Mio. €	2022	2021
<b>Aktiva</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>26.744</b>	<b>32.830</b>
Immaterielle Vermögenswerte	6.813	6.190
Sachanlagen	8.659	8.763
Vermietete Vermögenswerte	4.048	3.954
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.895	3.461
At Equity bewertete Anteile, sonstige Finanzanlagen, sonstige finanzielle Vermögenswerte, sonstige Forderungen und latente Ertragssteueransprüche	3.330	10.462
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>28.311</b>	<b>18.552</b>
Vorräte	5.245	4.517
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.338	1.081
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Forderungen	3.885	7.131
Ertragsteuerforderungen	91	155
Wertpapiere und Termingeldanlagen <sup>1</sup>	2.034	982
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>1</sup>	3.838	4.686
Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte	11.881	–
<b>Bilanzsumme</b>	<b>55.055</b>	<b>51.382</b>
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>	<b>15.043</b>	<b>22.935</b>
Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	15.036	22.927
Nicht beherrschende Anteile	7	8
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>14.728</b>	<b>15.368</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.649	5.525
Finanzschulden	6.424	6.599
Sonstige Schulden	4.655	3.244
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>25.284</b>	<b>13.079</b>
Finanzschulden	3.338	3.128
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.181	2.447
Sonstige Schulden	6.885	7.505
Verbindlichkeiten aus Sachausschüttungen	11.881	–
<b>Bilanzsumme</b>	<b>55.055</b>	<b>51.382</b>

<sup>1</sup> Zum 30. Juni 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlage“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“, die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren, enthalten sind.

**KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG  
DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT  
VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI**

**Übrige Rücklagen**

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>45</b>	<b>13.754</b>	<b>6.302</b>	<b>-173</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.113	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	537	155
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.650</b>	<b>155</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	58	-
Kapitaleinlage	-	254	-	-
Ergebnisabführung und Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-1	1
<b>Stand am 30.06.2021</b>	<b>45</b>	<b>14.008</b>	<b>9.009</b>	<b>-17</b>
<b>Stand am 01.01.2022</b>	<b>45</b>	<b>14.225</b>	<b>9.146</b>	<b>223</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.500	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.445	451
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.945</b>	<b>451</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitaleinlage	-	257	-	-
Ergebnisabführung und Dividendenausschüttungen	-	-	0	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen <sup>1</sup>	-	-11.679	-201	-
<b>Stand am 30.06.2022</b>	<b>45</b>	<b>2.803</b>	<b>12.889</b>	<b>674</b>

<sup>1</sup> Zu „Übrige Veränderungen“ siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse (Kapitel: IFRS 5 – Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte)“.

**Sicherungsgeschäfte**

	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- Beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	757	-465	0	-1	20.219	5	20.224
	-	-	-	-	2.113	5	2.118
	-457	83	58	1	377	0	377
	<b>-457</b>	<b>83</b>	<b>58</b>	<b>1</b>	<b>2.490</b>	<b>5</b>	<b>2.495</b>
	-	-	-58	-	-	-	-
	-	-	-	-	254	-	254
	-	-	-	-	-	-4	-4
	-	-	-	-	-	-	-
	-1	-	-	-	-1	-	-1
	<b>299</b>	<b>-382</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22.962</b>	<b>6</b>	<b>22.968</b>
	<b>-361</b>	<b>-340</b>	<b>-11</b>	<b>-0</b>	<b>22.927</b>	<b>8</b>	<b>22.935</b>
	-	-	-	-	2.500	5	2.505
	-604	-71	12	-0	1.233	0	1.234
	<b>-604</b>	<b>-71</b>	<b>12</b>	<b>-0</b>	<b>3.733</b>	<b>5</b>	<b>3.738</b>
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	257	-	257
	-	-	-	-	0	-6	-6
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	0	-11.881	-	-11.881
	<b>-965</b>	<b>-410</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>15.036</b>	<b>7</b>	<b>15.043</b>

**KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT  
VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI**

Mio. €	Porsche AG Konzern	
	2022	2021
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>4.327</b>	<b>4.344</b>
Ergebnis vor Steuern	3.688	2.964
Ertragsteuerzahlungen	-1.112	-1.053
Abschreibungen <sup>1</sup>	1.504	1.619
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	-35	6
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	27	10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-267	-81
Veränderung der Vorräte	-582	-17
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-249	-176
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	1.556	1.141
Veränderung der Pensionsrückstellungen	183	233
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-91	-30
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-181	-586
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-520	-376
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>3.922</b>	<b>3.653</b>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-456	-556
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-985	-784
Veränderung von Beteiligungen	-425	-111
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	3	3
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	966	-2.252
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-898</b>	<b>-3.701</b>
Kapitaleinzahlungen	257	254
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	-1.864	-1.864
Aufnahme von Anleihen	2.457	2.450
Tilgung von Anleihen	-2.705	-1.699
Veränderung der übrigen Finanzschulden	-138	-286
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-56	-51
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-2.049</b>	<b>-1.197</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	38	18
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>1.013</b>	<b>-1.227</b>
<b>Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente<sup>2</sup></b>	<b>5.340</b>	<b>3.117</b>

<sup>1</sup> Saldiert mit Zuschreibungen.

<sup>2</sup> Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand, Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von bis zu 3 Monaten und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

# Konzernanhang

## RECHNUNGSLEGUNG NACH INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS)

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2021 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2022 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

## BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Im Porsche AG Konzern wurden alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

### IFRS 5 – ZUR AUSSCHÜTTUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als Zur Veräußerung gehalten oder Zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchstwahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert und dann den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden auf anteiliger Basis zugeordnet – mit der Ausnahme, dass den Vorräten, finanziellen Vermögenswerten, latenten Steueransprüchen, Vermögenswerten im Zusammenhang mit Leistungen an Arbeitnehmer, als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien oder biologischen Vermögenswerten, die weiterhin gemäß den sonstigen Rechnungslegungsmethoden des Konzerns bewertet werden, kein Verlust zugeordnet wird.

Für Ausschüttungen in Form von Sachwerten an die Eigentümer eines Unternehmens, die in Ihrer Eigenschaft als Eigentümer handeln, bei denen der Sachwert vor und nach der Ausschüttung von derselben Partei bzw. denselben Parteien kontrolliert wird, wird eine Bewertung die Verpflichtung zur Sachausschüttung der auszuschüttenden Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen in Höhe des Buchwerts oder zum beizulegenden Zeitwert als zulässig erachtet. Der Porsche AG Konzern hat entschieden, die Verbindlichkeit aus Sachausschüttung zum Buchwert zu bewerten.

Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als Zur Veräußerung gehalten oder Zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst. Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie als Zur Veräußerung gehalten oder Zur Ausschüttung gehalten eingestuft sind.

### SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGS-GRUNDSÄTZE

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,3 % (31. Dezember 2021: 1,4 %) verwendet. Aufgrund des nachhaltigen Anstiegs der Inflationserwartungen wurde zum 30. Juni 2022 eine Anpassung des Rententrends im Inland auf 2,0 % (31. Dezember 2021: 1,7 %) vorgenommen. Diese Änderungen haben maßgeblich den in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesenen versicherungsmathematischen Gewinn von 2.062 Mio. € verursacht. Darüber hinaus hatten Anpassungen der Zinssätze zur Bewertung von Sonstigen Rückstellungen einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis von 99 Mio. €.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr unter Berücksichtigung der verkürzten Darstellung grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2021 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2021 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ enthalten.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards im Anhang des Konzernabschlusses 2021 unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte Standards und Interpretationen“ näher beschrieben.

## WESENTLICHE EREIGNISSE

### DIESELTHEMATIK

Am 02. November 2015 hat die United States Environmental Protection Agency („EPA“) per Schreiben über den Verstoß („Notice of Violation“) bezüglich des sog. „Clean Air Act“ an die Volkswagen AG, die Audi AG, die Volkswagen Group of America, Inc., die Porsche AG und die Porsche Cars North America, Inc. informiert. Die Bekanntmachung geht darauf ein, dass bestimmte 3,0-Liter V6 Diesel-Motoren des Volkswagen Konzerns nicht den anwendbaren Emissionszertifizierungsstandards entsprechen. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2021 unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

### RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT / COVID-19-PANDEMIE / HALBLEITER-KNAPPHEIT

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergaben sich deutliche Preissteigerungen und international ist ein deutlicher Anstieg der Inflationsraten zu verzeichnen. Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang direkt nach dem Beginn des Konflikts die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Porsche AG Konzern war dadurch insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Der Porsche AG Konzern hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, so dass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

Im Zuge des Konfliktes wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften des Porsche AG Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland und führen zu möglichen Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Die Porsche AG hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, den Fahrzeugexport nach Russland zu stoppen. Ergänzend dazu werden auch im Bereich Lieferung von Ersatzteilen bzw. Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten.

Bisher ist keine nennenswerte Anzahl von Klagen seitens Kunden, Dienstleistern oder anderen Vertragspartnern eingegangen. Die weitere Entwicklung ist derzeit noch nicht absehbar.

Ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt und dessen mittelbare Auswirkungen wurde zum 30. Juni 2022 die Werthaltigkeit von wesentlichen Vermögenswerten des Porsche AG Konzerns überprüft. Die Überprüfung der Werthaltigkeit ergab keinen über die normale Bewertung hinausgehenden Wertminderungsbedarf. Im Zusammenhang mit der Bewertung von Schulden vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts sind im Halbjahr 2022 Aufwendungen in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrages erfasst worden, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden. Eine Einschätzung der vielfältigen Auswirkungen einer zunehmenden Versorgungsunsicherheit von Energierohstoffen in Europa (z.B. der Gasknappheit) kann auch aufgrund der sehr dynamischen Entwicklungen derzeit jedoch noch nicht verlässlich vorgenommen werden.

Durch die Turbulenzen auf den Geld- und Kapitalmärkten aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts waren vor allem aus der vorzeitigen Beendung des Währungssicherungsgeschäfts Erträge in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrages innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Neben den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts führte die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 auch im Halbjahr 2022 regionsbezogen zu erheblichen Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Insbesondere in China kam es während des ersten Halbjahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den Lieferketten.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

### IFRS 5 – ZUR AUSSCHÜTTUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Langfristige Vermögenswerte werden als Zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchstwahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im zweiten Quartal genehmigten die Anteilseigner der Porsche AG die Abspaltung von Vermögenswerten, im Wesentlichen langfristige Darlehensforderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte



gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie Forderungen gegen die Volkswagen AG aus dem Inhouse Bankkonto, die als Zahlungsmittel zu klassifizieren sind, auf eine andere Gesellschaft des Volkswagen AG Konzerns. Zum 30. Juni 2022 und damit vor dem Wirksamwerden der Abspaltungen durch Eintragungen in das Handelsregister Anfang Juli 2022, werden diese finanziellen Vermögenswerte daher als Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte klassifiziert.

Die Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte werden zum Buchwert angegeben und setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	30.06.2022
Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH	8.349
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.028
Zahlungsmittel	1.501
Aktive latente Steuern	3
<b>Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte</b>	<b>11.881</b>

Die Vermögenswerte sind dem Segment Automobile zuzuordnen.

Aufgrund der Abspaltungsbeschlüsse wurde zum 30. Juni 2022 eine Verbindlichkeit aus Sachausschüttung in Höhe von 11.881 Mio. € ausgewiesen, welche zu einer Reduzierung der Kapital- und Gewinnrücklage führt.

## KONZERNKREIS

Neben der Porsche AG, die ihren Sitz in Stuttgart hat und beim Amtsgericht Stuttgart unter HRB 730623 eingetragen ist, werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Es liegen keine maßgeblichen Beschränkungen vor.

### RIMAC GROUP D.O.O.

Der Porsche AG Konzern hatte bereits im vergangenen Jahr seinen Anteil an dem kroatischen Technologiekonzern Rimac Group d.o.o. aufgestockt. Im Zuge einer weiteren Finanzierungsrunde beteiligte sich auch der Porsche AG Konzern mit einer zweistelligen Millionensumme. Nach der Transaktion hält der Porsche AG Konzern weiterhin mehr als 20 Prozent an der Rimac Group d.o.o. und bilanziert diese unverändert nach der Equity-Methode. Damit gehen der Porsche AG Konzern und die Rimac Group d.o.o. den nächsten Schritt in ihrer Zusammenarbeit in Richtung digitaler und elektrifizierter Zukunft der Mobilität.

### IONITY HOLDING GMBH & CO. KG

Die IONITY Holding GmbH & Co. KG unterhält derzeit das europaweit größte Netz hochleistungsfähiger Ladestationen, das für die meisten Elektrofahrzeuge zugänglich ist. Zur weiteren Expansion der Ladeinfrastruktur wurde die bereits im vergangenen Jahr vereinbarte Beteiligung durch einen Finanzinvestor in 2022 umgesetzt. Der Anteil des Porsche AG Konzerns beträgt nun rund 15% und es besteht ein maßgeblicher Einfluss, weshalb die IONITY Holding GmbH & Co. KG weiterhin nach der Equity-Methode bilanziert wird.

## ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

### 1. UMSATZERLÖSE

#### STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2022

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	14.208	–	14.208	-50	14.158
Originalteile	837	–	837	-0	837
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	647	809	1.456	-48	1.408
Vermiet- und Leasinggeschäft	0	642	642	-16	626
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	0	145	145	-1	143
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-539	–	-539	–	-539
Sonstige Umsatzerlöse	1.271	21	1.292	-4	1.288
	<b>16.425</b>	<b>1.616</b>	<b>18.042</b>	<b>-120</b>	<b>17.922</b>

#### STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2021

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	12.832	–	12.832	-58	12.774
Originalteile	721	–	721	-0	721
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	620	794	1.415	-49	1.365
Vermiet- und Leasinggeschäft	1	606	607	-10	597
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	0	119	119	-2	117
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-85	–	-85	–	-85
Sonstige Umsatzerlöse	1.017	24	1.041	-5	1.036
	<b>15.107</b>	<b>1.543</b>	<b>16.650</b>	<b>-125</b>	<b>16.525</b>

In den Sonstigen Umsatzerlösen sind vereinnahmte Versicherungsprämien aus Gebrauchtwagengarantieversicherungen enthalten. Darüber hinaus enthalten die Sonstigen Umsatzerlöse im Wesentlichen Erlöse aus Mobilien Diensten, Beratungs-, Entwicklungs- sowie Werkstattleistungen.

### 2. KOSTEN DER UMSATZERLÖSE

Die Kosten der Umsatzerlöse in Höhe von 12.869 Mio. € (Vorjahr: 12.036 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Fertigungsmaterial, Personalkosten, Sachgemeinkosten und Abschreibungen.

Daneben sind in den Kosten der Umsatzerlöse die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 37 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €), außerplanmäßige Abschreibungen auf vermietete Vermögenswerte in Höhe von 84 Mio. € (Vorjahr: 68 Mio. €) sowie Aufwendungen für Schadensleistungen aus Gebrauchtwagengarantieversicherungen in Höhe von 36 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) enthalten.

**3. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN**

Mio. €	1. Halbjahr		%
	2022	2021	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	1.304	1.255	3,9
davon: aktivierte Entwicklungskosten	985	784	25,6
Aktivierungsquote in %	75,6	62,5	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	380	491	-22,7
<b>Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>699</b>	<b>962</b>	<b>-27,4</b>

**4. ERGEBNIS JE AKTIE**

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Durch Satzungsänderung der Porsche AG, die mit Wirkung zum 15. August 2022 in das Handelsregister eingetragen wurde, ändert sich die Anzahl der ausgegebenen Aktien auf 455.500.000 Stammaktien und 455.500.000 Vorzugsaktien. Da die Änderung noch vor dem Zeitpunkt erfolgte, an dem der Abschluss zur Veröffentlichung genehmigt wurde, wird diese

Änderung rückwirkend auf alle dargestellten Perioden berücksichtigt. Da im Berichtszeitraum keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 28 Abs. 4 der Satzung der Porsche AG steht den Vorzugsaktionären über die auf die Stammaktien entfallende Dividende hinaus eine Mehrdividende in Höhe von 0,01 € je Vorzugsaktie zu.

		1. Halbjahr	
		2022	2021
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.505	2.118
Anteil von Minderheiten	Mio. €	5	5
Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	Mio. €	2.500	2.113
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.248	1.054
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.252	1.059
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	2,74	2,31
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	2,75	2,32

**5. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE****ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2022**

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2022	Zugänge/ Änderungen Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschrei- bungen	Netto- buchwert 30.06.2022
Immaterielle Vermögenswerte	6.190	1.098	2	473	6.813
Sachanlagen	8.763	482	-26	612	8.659
Vermietete Vermögenswerte	3.954	997	407	496	4.048
Sonstige Finanzanlagen	313	337	8	-	643

Die Zugänge bei den Sonstigen Finanzanlagen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 101 Mio. € auf den Erwerb von Anteilen an der FAZUA GmbH, mit 92 Mio. € auf den Erwerb einer Beteiligung an der Group 14 Technologies sowie mit 54 Mio. € auf den Erwerb der Porsche Financial Services Korea Ltd..

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte betragen 702 Mio. € (Vorjahr: 8.596 Mio. €) und enthalten im Vorjahr Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.135 Mio. €. Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe „Wesentliche Ereignisse (Kapitel: IFRS 5 – Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte)“.

**6. VORRÄTE**

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	445	385
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	471	1.078
Fertige Erzeugnisse, Waren	4.256	2.994
Kurzfristiges Vermietvermögen	37	26
Geleistete Anzahlungen	34	34
	<b>5.245</b>	<b>4.517</b>

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 62 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) und resultieren im Wesentlichen aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen. Daneben wurden in der Berichtsperiode Wertaufholungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) erfolgswirksam erfasst, welche ebenso im Wesentlichen aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen resultieren.

**7. KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SONSTIGE FORDERUNGEN**

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.106	1.199
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und übrige sonstige Forderungen	2.779	5.932
	<b>3.885</b>	<b>7.131</b>

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2022 mit 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen gegen die Volkswagen AG i.H.v. 0 Mio. € (Vorjahr: 2.000 Mio. €) und die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 2.058 Mio. €) enthalten. Diese betreffen das laufende Verrechnungskonto und Zinsforderungen der Porsche AG. Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe „Wesentliche Ereignisse (Kapitel: IFRS 5 – Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte)“.

Auf die ausgewiesenen Sonstigen finanziellen Vermögenswerten wurden keine wesentlichen Wertberechtigungen vorgenommen.

**8. EIGENKAPITAL**

Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG beträgt 45.500.000 € (Vorjahr: 45.500.000 €) und ist eingeteilt in 45.500.000 (Vorjahr: 45.500.000) Stückaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt. Zu den unterjährigen Veränderungen siehe die Ausführungen in der Angabe „Wesentliche Ereignisse (Kapitel: IFRS 5 – Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte)“ und „Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag“.

Die nicht beherrschenden Anteile am Eigenkapital betreffen 25 % der Anteile an Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipeh.

**9. LANGFRISTIGE FINANZSCHULDEN**

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
ABS-Refinanzierungen und Schuldscheindarlehen	5.091	5.244
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	345	399
Leasingverbindlichkeiten	987	956
	<b>6.424</b>	<b>6.599</b>

**10. KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN**

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
ABS-Refinanzierungen und Schuldscheindarlehen	2.989	2.795
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	229	221
Leasingverbindlichkeiten	111	107
Sonstige Finanzschulden	9	5
	<b>3.338</b>	<b>3.128</b>

**11. ANGABEN ZUM FAIR VALUE**

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2021 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch die Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt.

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Zinsswaps, Währungsswaps und Zins-/Währungsswaps sowie Optionen auf den Erwerb von Eigenkapitalinstrumenten. Zum anderen werden die sonstigen Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an Personengesellschaften (Fremdkapitalinstrumente) sowie finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen von vom Porsche AG

Konzern beherrschten Spezialfonds gehalten werden, erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen (Derivate im Hedge Accounting) werden erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Zu den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten gehören sonstige Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an

Kapitalgesellschaften (Eigenkapitalinstrumente) für die der Porsche AG Konzern in der Regel das Wahlrecht zur erfolgsneutralen Bewertung zum Fair Value in Anspruch nimmt. Im Rahmen der erfolgsneutralen Bewertung werden die Änderungen des Fair Value nach Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und Stufe 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt.

#### **ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. JUNI 2022**

Mio. €	Zum	Zu fortgeführten		Derivative	Keiner	Bilanz- posten zum 30.06.2022
	Fair Value bewertet	Anschaffungskosten bewertet	Fair Value	Finanzins- trumente in Sicherungs- beziehungen	Bewertungs- Kategorie zugeordnet	
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	643	643
Sonstige Beteiligungen	273	–	–	–	369	643
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	2.721	2.598	–	1.174	3.895
Sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>1</sup>	92	301	292	309	–	702
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.106	1.106	–	0	1.106
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	776	776	–	562	1.338
Sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>2</sup>	399	1.407	1.407	90	–	1.897
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	91	91
Wertpapiere und Termingeldanlagen <sup>3</sup>	1.376	658	658	–	–	2.034
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>3</sup>	–	3.838	3.838	–	–	3.838
Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte	–	11.881	11.881	–	–	11.881
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	5.437	5.313	–	987	6.424
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>4</sup>	–	254	254	1.051	–	1.306
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	3.227	3.227	–	111	3.338
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	3.181	3.181	–	–	3.181
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>5</sup>	80	973	973	1.140	–	2.194
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	86	86
Verbindlichkeiten aus Sachausschüttungen	–	11.881	11.881	–	–	11.881

<sup>1</sup> Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 1.342 Mio. €).

<sup>2</sup> Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen: 882 Mio. €).

<sup>3</sup> Zum 30. Juni 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“, die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren, enthalten sind.

<sup>4</sup> Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 3.349 Mio. €).

<sup>5</sup> Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten: 4.605 Mio. €).



## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. JUNI 2021

Mio. €	Zum	Zu fortgeführten		Derivative	Keiner	Bilanz- posten zum 30.06.2021
	Fair Value bewertet	Anschaffungskosten bewertet	Fair Value	Finanzins- trumente in Sicherungs- beziehungen	Bewertungs- Kategorie zugeordnet	
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	573	573
Sonstige Beteiligungen	142	–	–	–	171	313
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	2.330	2.402	–	1.131	3.461
Sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>1</sup>	147	8.301	9.009	148	–	8.596
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.199	1.199	–	–	1.199
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	497	497	–	584	1.081
Sonstige finanzielle Vermögenswerte <sup>2</sup>	71	5.219	5.219	63	–	5.353
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	155	155
Wertpapiere und Termingeldanlagen <sup>3</sup>	982	–	–	–	–	982
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente <sup>3</sup>	–	4.686	4.686	–	–	4.686
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	5.643	5.680	–	956	6.599
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>4</sup>	1	259	259	373	–	633
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	3.021	3.021	–	107	3.128
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	2.447	2.447	–	–	2.447
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>5</sup>	16	2.857	2.857	765	–	3.638
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	65	65

<sup>1</sup> Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 980 Mio. €).

<sup>2</sup> Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen: 579 Mio. €).

<sup>3</sup> Zum 30. Juni 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“, die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren, enthalten sind.

<sup>4</sup> Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 2.611 Mio. €).

<sup>5</sup> Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten: 3.801 Mio. €).

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Leasingforderungen, Leasingverbindlichkeiten, Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen sowie Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 1.736 Mio. € (Vorjahr: 1.714 Mio. €) und einen Fair Value von 1.640 Mio. € (Vorjahr: 1.765 Mio. €).

Aufgrund der vermehrten Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten sind zum 30. Juni 2022 diese Termingeldanlagen zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

Folgende Tabellen zeigen eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden:

#### ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	273	0	0	273
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	92	–	92	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	399	–	313	86
Wertpapiere und Termingeldanlagen <sup>1</sup>	1.376	1.376	–	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	80	–	80	–

<sup>1</sup> Zum 30. Juni 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“, die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren, enthalten sind.

Mio. €	30.06.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	142	0	–	142
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	147	–	87	60
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	71	–	70	1
Wertpapiere und Termingeldanlagen <sup>1</sup>	982	982	–	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1	–	1	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	16	–	16	–

<sup>1</sup> Zum 30. Juni 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“, die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren, enthalten sind.

**DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN**

Mio. €	30.06.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	309	–	309	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	90	–	90	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.051	–	1.051	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.140	–	1.140	–

Mio. €	30.06.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	148	–	148	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	63	–	63	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	373	–	373	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	765	–	765	–

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen im Porsche AG Konzern Wertpapiere. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse sowie Zinskurven verwendet, welche an den

entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preis-serviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Porsche AG Konzern sind der Stufe 3 sonstige Beteiligungen und Optionen auf Eigenkapitalinstrumente zugeordnet. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei vorrangig die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontierungszinssätze verwendet.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

### ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte
<b>Stand am 01.01.2022</b>	<b>203</b>
Zugänge (Zukäufe)	131
Gesamtergebnis	51
erfolgswirksam	39
erfolgsneutral	12
Realisierungen	-26
<b>Stand am 30.06.2022</b>	<b>359</b>

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>147</b>
Änderung Konsolidierungskreis	-158
Zugänge (Zukäufe)	85
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 2	0
Gesamtergebnis	58
erfolgsneutral	58
<b>Stand am 30.06.2021</b>	<b>132</b>

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden grundsätzlich zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt.

Während der Berichtsperiode gab es indes keine Verschiebungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2022 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 15 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 15 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) geringer ausgefallen.

## 12. KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung zeigt den Zahlungsmittelfluss im Porsche AG Konzern. Der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand, Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von bis zu 3 Monaten und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz <sup>1</sup>	3.838	3.278
Zahlungsmittel zur Ausschüttung gehalten	1.501	–
Termingeldanlagen <sup>1</sup>	0	-161
<b>Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung</b>	<b>5.340</b>	<b>3.117</b>

<sup>1</sup> Zum 30. Juni 2021 enthält der „Zahlungsmittelbestand laut Bilanz“ Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als 3 Monaten.

### 13. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Porsche AG Konzern. Dabei sind die vom Vorstand der Porsche AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den zwei berichtspflichtigen Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasinggeschäft sowie Mobilitätsangebote und weitere finanzorientierte Dienstleistungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird beim Porsche AG Konzern auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Porsche AG Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

#### BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2022

Mio. €	Automobile	Finanzdienst- Leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	16.352	1.569	17.922	–	17.922
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	73	47	120	-120	–
Umsatzerlöse	16.425	1.616	18.042	-120	17.922
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.261	216	3.477	3	3.480
Planmäßige Abschreibungen	1.080	438	1.518	-20	1.498
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	84	84	0	84

#### BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2021

Mio. €	Automobile	Finanzdienst- Leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	15.031	1.494	16.525	0	16.525
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	76	49	125	-125	–
Umsatzerlöse	15.107	1.543	16.650	-125	16.525
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.661	151	2.812	-20	2.792
Planmäßige Abschreibungen	1.193	397	1.590	-18	1.571
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	68	68	–	68

## ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HJ 2022	1. HJ 2021
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>3.477</b>	<b>2.812</b>
Konsolidierung	3	-20
<b>Operatives Ergebnis des Porsche AG Konzerns</b>	<b>3.480</b>	<b>2.792</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>208</b>	<b>172</b>
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>3.688</b>	<b>2.964</b>

### NACH REGIONEN 1. HALBJAHR 2022

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nord- Amerika <sup>1</sup>	China <sup>2</sup>	Rest der Welt	Sicherungs- geschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	2.091	3.401	4.968	5.640	2.361	-539	17.922

<sup>1</sup> Exkl. Mexiko

<sup>2</sup> Inkl. Hongkong

### NACH REGIONEN 1. HALBJAHR 2021

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nord- Amerika <sup>1</sup>	China <sup>2</sup>	Rest der Welt	Sicherungs- geschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	1.874	3.134	4.280	5.116	2.206	-85	16.525

<sup>1</sup> Exkl. Mexiko

<sup>2</sup> Inkl. Hongkong

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

#### 14. ANGABEN ÜBER BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Die Porsche AG ist zum Abschlussstichtag ein Tochterunternehmen der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart. Seit dem 1. August 2012 werden die Porsche AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH aufgrund Beherrschung in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen.

Die Porsche SE hält die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE, trotz der Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Gesellschaften des Porsche SE Konzerns (Porsche SE) gelten damit als nahestehende Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1 HJ 2022	1 HJ 2021	1 HJ 2022	1 HJ 2021
Porsche SE	1	1	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	0	–	–
Volkswagen AG - Konzern	2.254	1.972	2.849	2.509
Porsche Holding Stuttgart GmbH	190	183	0	–
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	38	12	96	45
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	1	15	4
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	1	43	35

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER	
	30.06.2022	31.12.2021	30.06.2022	31.12.2021
Porsche SE	0	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	28	21	–	–
Volkswagen AG - Konzern	5.067	6.822	3.403	2.078
Porsche Holding Stuttgart GmbH	10.393	10.246	12.519	2.444
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	298	128	130	81
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	46	5	3	2
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	46	38	110	91

Die Forderungen gegen den Volkswagen AG Konzern entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 474 Mio. € (31.12.2021: 2.348 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 344 Mio. € (31.12.2021: 493 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 248 Mio. € (31.12.2021: 89 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 22 Mio. € (31.12.2021: 12 Mio. €).

Mit dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag in Höhe von 4.000 Mio. € (Inanspruchnahme 0 Mio. €; Vorjahr: 0 Mio. €).

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen erfolgen regelmäßig unter marktüblichen Konditionen.



Mit Abschluss der notariellen Beurkundung der Abspaltungsbeschlüsse ist die Verbindlichkeit zur Sachausschüttung in Höhe des Buchwerts der abzuspaltenen Vermögenswerte (11.881 Mio. €) gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH angesetzt worden. Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe „Wesentliche Ereignisse (Kapitel: IFRS 5 – Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte)“ und „Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag“.

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Halbjahr 2022 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) an.

Das maximale Ausfallrisiko für ausgegebene Finanzgarantien gegenüber Gemeinschaftsunternehmen belief sich auf 73 Mio. € (Vorjahr 73 Mio. €).

Der Porsche AG Konzern hat von Januar bis Juni Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 227 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) getätigt.

Des Weiteren hat die Porsche AG von der Porsche Holding Stuttgart GmbH in den ersten sechs Monaten 2022 eine Kapitaleinlage in Höhe von 257 Mio. € erhalten. In den ersten sechs Monaten 2021 betrug diese Kapitaleinlage 254 Mio. €.

## 15. RECHTSSTREITIGKEITEN

### DIESELTHEMATIK

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte bezüglich der Dieseldiagnostik im Juli 2017 ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen ein Vorstandsmitglied sowie gegen insgesamt sechs Mitarbeiter bzw. ehemalige Mitarbeiter der Porsche AG wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung eingeleitet. Das Strafverfahren gegen ein Vorstandsmitglied wurde mittlerweile ohne Feststellung eines Fehlverhaltens nach § 153a StPO eingestellt. Ferner wurde gegen einen Mitarbeiter von Porsche ein Strafbefehl erlassen. Dieser bezieht sich nur auf den Cayenne V8 TDI EU6 und auf einen Zeitraum ab 2016. Der Strafbefehl ist mittlerweile rechtskräftig, sodass auch dieses Verfahren beendet ist. Auch bei den übrigen Individualverfahren ist nach den derzeit vorliegenden Informationen mit einer zeitnahen Einstellung nach § 153 StPO bzw. § 153a StPO zu rechnen.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich von 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen

Fahrbedingungen“ aktiv ist. Der Volkswagen Konzern und die Porsche AG bewerten die Auswirkungen der Entscheidung und befinden sich hierzu im Austausch mit den Behörden.

### WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Porsche AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court die dagegen eingelegten Rechtsmittel der Kläger endgültig ab.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht bzw. förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Die Volkswagen AG hat für den Volkswagen Konzern ein Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001/2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten erfolgen. Die untersuchten Zuwiderhandlungen soll sich in Arbeitsgruppen des ACEA ereignet haben. Das Auskunftersuchen der EU-Kommission wurde beantwortet.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte bezüglich der Themen im Zusammenhang mit Benzinfahrzeugen (sog. „Fokusthemen“) ein Ermittlungsverfahren gegen zwölf (ehemalige) Mitarbeiter der Porsche AG eingeleitet. Das Ermittlungsverfahren wurde gegen alle Beschuldigten zwischenzeitlich nach § 153 StPO eingestellt. Ein Bußgeldverfahren gegen das Unternehmen hat die Staatsanwaltschaft nicht eingeleitet. Die internen Prüfungen bei der Porsche AG hierzu sind weitestgehend abgeschlossen. Daneben hat das US-amerikanische Department of Justice („DoJ“) das Verfahren am 2. Juni 2022 ohne Folgen für den Porsche AG Konzern beendet (sog. „Declination“). Mit der

CARB (California Air Resources Board) wird eine umfassende Vergleichsvereinbarung im Sommer 2022 angestrebt. Die Gespräche mit weiteren Behörden dauern an.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualschulden im Zusammenhang mit den wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den detaillierten Ausführungen im Konzernabschluss 2021 unter der Anhangangabe „Rechtsstreitigkeiten“ keine wesentlichen Änderungen.

## **16. EVENTUALVERBINDLICHKEITEN**

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher rechtlicher und produktbezogener Sachverhalte im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 um 75 Mio. € auf 117 Mio. € erhöht.

## **17. SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 um 995 Mio. € auf insgesamt 3.850 Mio. € angestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus Entwicklungs-, Liefer- und Dienstleistungsverträgen zurückzuführen.

## VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG NACH DEM STICHTAG

Anfang Juli 2022 wurden die umwandlungsrechtliche Abspaltungen der Zur Ausschüttung gehaltenen Vermögenswerte formwirksam in das Handelsregister eingetragen. Infolgedessen wurden die Zur Ausschüttung gehaltene Vermögenswerte und die korrespondierenden Verbindlichkeiten aus Sachausschüttungen ausgebucht. Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Anfang August 2022 hat die Hauptversammlung eine Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln beschlossen. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 15. August 2022. Das Grundkapital der Gesellschaft steigt durch die Kapitalerhöhung auf 911.000.000 € und ist aufgeteilt in 455.500.000 Stück Stammaktien und 455.500.000 Stück Vorzugsaktien ohne Stimmrecht. Auf jede Stückaktie entfällt ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von 1,00 € an die alleinige Aktionärin der Gesellschaft.

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-

Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Stuttgart, 25. August 2022

Porsche Aktiengesellschaft

Der Vorstand

**HERAUSGEBER**

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

D-70435 Stuttgart

Tel. +49 711 911-0



**Taycan Turbo S Sport Turismo**  
Kraftstoffverbrauch / Emissionen

WLTP\*  
Stromverbrauch\* kombiniert (WLTP) 24,0 – 22,5 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen\* kombiniert (WLTP) 0 g/km  
Elektrische Reichweite\* kombiniert (WLTP) 430 – 458 km  
Elektrische Reichweite\* Stadt (WLTP) 518 – 564 km

NEFZ\*  
Stromverbrauch\* kombiniert (NEFZ) 26,3 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen\* kombiniert (NEFZ) 0 g/km



\* Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt, weshalb die angegebenen NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet wurden. Stand 08/2022

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern, unentgeltlich erhältlich ist.