

TR/TON

G R O U P

2020

GESCHÄFTSBERICHT



„Für TRATON gehört zu nachhaltigem wirtschaftlichen Wachstum auch immer ein respektvoller Umgang mit Mensch und Natur. Wir nennen dies den Dreiklang von People, Planet und Performance, der die Zukunft unseres Unternehmens bestimmen wird.“


MATTHIAS GRÜNDLER,
CEO der TRATON GROUP



S. **3**

Chancengleichheit am Steuer

Grace Adomako, die Frau auf unserem Cover, ist Busfahrerin in Ghanas Hauptstadt Accra. Sie repräsentiert rund 140 weitere Frauen, die mittlerweile durch die Unterstützung von Scania und der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH zu Bus- und Lkw-Fahrerinnen ausgebildet wurden. Das Ziel: mehr Chancengleichheit in dem westafrikanischen Land schaffen.



S. **4**

Pluralismus & Inklusion (P&I)

Wie Vielfalt und Erfolg zusammenhängen, darüber spricht Sofia Vahlne, bei TRATON verantwortlich für das P&I-Programm, mit dem Dirigenten Jonathan Nott – im neuen TRATON-Podcast „Sustainability Stories“.



S. **5**

Electric City

Die Münchner Verkehrsgesellschaft will bis 2030 alle Busse lokal emissionsfrei betreiben und setzt dabei auch auf den MAN Lion's City 12E.



S. **6**

Mit Batterien im Alltagseinsatz

Um CO₂-Emissionen zu reduzieren, setzt der norwegische Lebensmittelgroßhändler ASKO auf batterieelektrische Lkw von Scania.



S. **7**

Digital, Effizient, Transparent

RIO entwickelt für die Volkswagen Konzernlogistik eine cloudbasierte Plattformlösung zur Organisation aller Abläufe – das Potential ist groß.



S. **8**

Montage 4.0

Volkswagen Caminhões e Ônibus richtet die Produktion des neuen Lkw Meteor mittels Industrie 4.0-Prinzipien noch gezielter auf Kundenwünsche aus.

TRATON

Geschäftsjahr

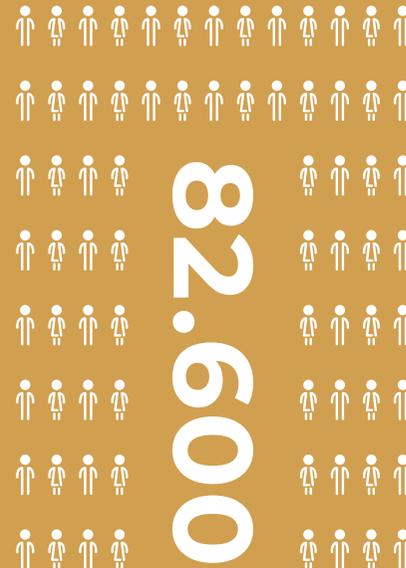
2020

29

PRODUKTIONS- UND
MONTAGESTÄNDE



Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken MAN, Scania, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO zu den weltweit führenden Anbietern von Transportlösungen. Die Gruppe hat den Anspruch, den Transport neu zu erfinden – mit ihren Produkten, ihren Dienstleistungen und als Partner ihrer Kunden.



Mitarbeiter
(Stichtag 31.12.2020)

81

Operatives
Ergebnis
(in Mio €)

216.251

Auftragseingang
(in Einheiten)

190.180

Absatz
(in Einheiten)

22.580

Umsatz
(in Mio €)

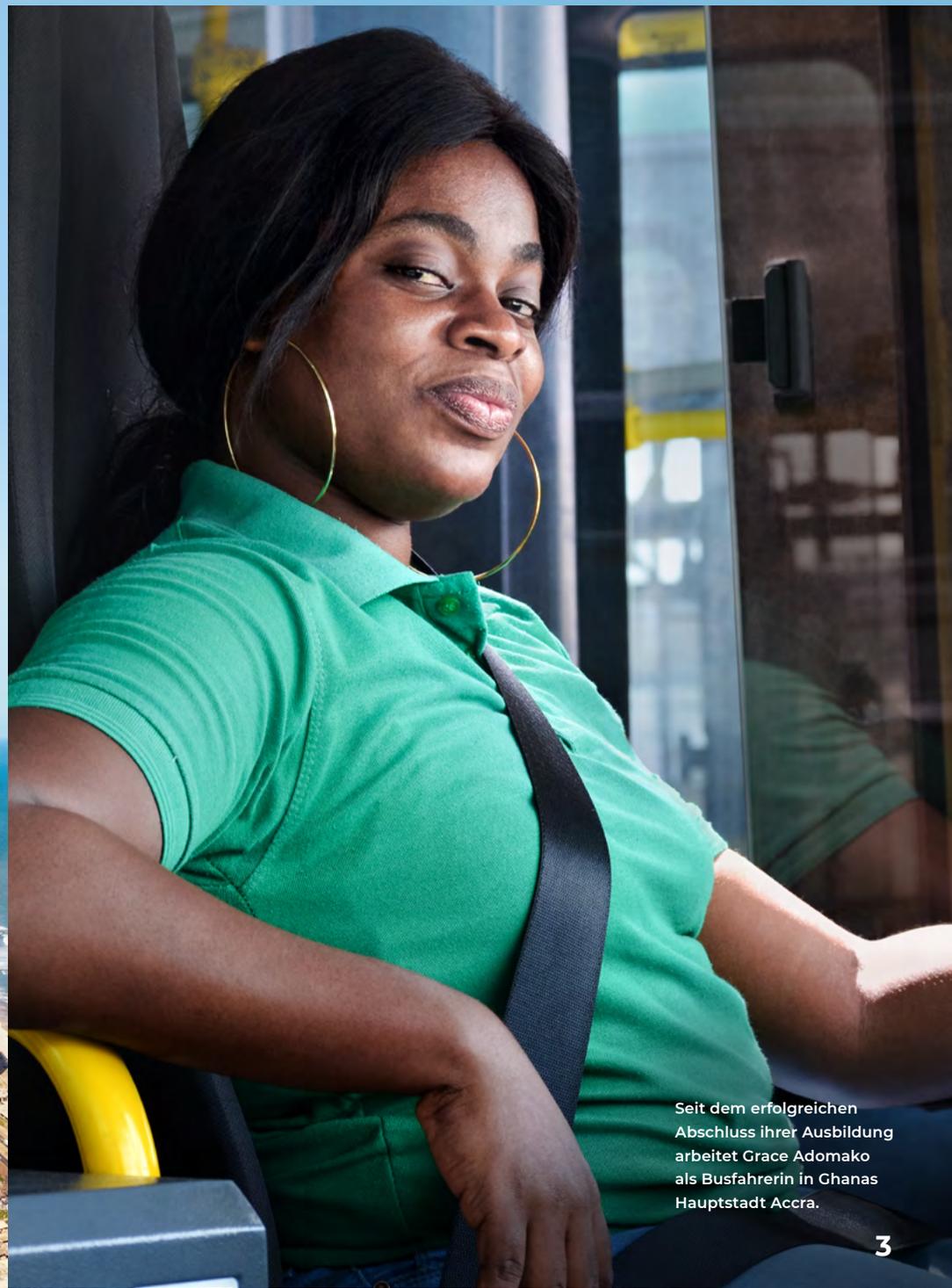
0,4%

Operative Rendite

C H A N C E N - G L E I C H H E I T A M S T E U E R

In sechs Monaten den Grundstein für ein neues Leben legen: In Ghana bildet die West African Transport Academy Frauen zu Lkw- und Busfahrerinnen aus und will damit für mehr Chancengleichheit von Männern und Frauen sorgen. Scania und die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH gründeten das Ausbildungszentrum im Jahr 2016. Vom ersten Tag an war die Nachfrage nach den Ausbildungsplätzen enorm. Mittlerweile konnten rund 140 Frauen ihren Bus- oder Lkw-Führerschein machen, viele von ihnen hatten zuvor nicht einmal eine Pkw-Führerschein. Die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung ist Eintrittskarte für einen fair bezahlten Job. So auch bei Grace Adomako, die heute als Fahrerin eines Linienbusses in Ghanas Hauptstadt Accra arbeitet. Sie erinnert sich: „Am Anfang war es seltsam, den großen Linienbus zu fahren, ich wollte es aber unbedingt schaffen.“ Für 2021 plant Scania ein ähnliches Projekt in der benachbarten Republik Cote d'Ivoire. Hier sollen Frauen und Männer in der Wartung und Instandhaltung sowie für den Betrieb der Fahrzeuge ausgebildet werden.

→ traton.com/chancengleichheit



Seit dem erfolgreichen Abschluss ihrer Ausbildung arbeitet Grace Adomako als Busfahrerin in Ghanas Hauptstadt Accra.

Pluralismus & Inklusion (P&I) sind in der TRATON GROUP mittlerweile feste Unternehmensgrundsätze. Denn die verschiedenen Perspektiven, Kenntnisse und Talente aller Mitarbeiter aktiv und gezielt in den Arbeitsalltag einzubringen, steigert die Innovationskraft von Unternehmen und Organisationen. Im neuen englischsprachigen Podcast „Sustainability Stories“ sprechen Sofia Vahlne, bei TRATON verantwortlich für P&I, und der Orchesterdirigent Jonathan Nott darüber, wie Inklusion in sehr vielfältigen Teams zu nachhaltigem Erfolg führt.



traton.com/podcast

Sustainability Stories – den TRATON-Podcast jetzt abonnieren unter:



Spotify



P

&

„Im Orchester geht es um Vielfalt im schöpferischen Denken. Und da liegt es an mir, die jungen Musiker zu ermutigen über die Grenzen hinauszugehen, die sie sich vielleicht selbst gesetzt haben.“

Jonathan Nott ist Erster Dirigent und Künstlerischer Berater der Jungen Deutschen Philharmonie, einem von der TRATON GROUP gesponserten Nachwuchsorchester.



„Mir gefällt die Beschreibung von P&I aus der Musik. Sie passt zu TRATON's Ziel, die verschiedenen Perspektiven aus der großartigen Vielfalt unserer Mitarbeiter in perfekt ausbalanciertes Teamwork zu verwandeln.“

Sofia Vahlne ist Head of People Strategy & Labour Relations bei Scania und in der TRATON GROUP verantwortlich für das Programm „Pluralism & Inclusion“.



270

Kilometer maximale Reichweite bietet die aktuelle Generation des MAN Lion's City E.

electric city

90%

aller Linienanforderungen kann die nächste Generation des MAN Lion's City E bedienen, dann mit einer Reichweite von bis zu 400 Kilometern.



Die Münchener Verkehrsgesellschaft MVG erprobt gemeinsam mit MAN den Einsatz vollelektrisch angetriebener Busse im Linienalltag.

Für einen nachhaltigen öffentlichen Personennahverkehr spielen elektrische Busflotten in immer mehr Städten eine wichtige Rolle – so auch bei der Münchener Verkehrsgesellschaft MVG. Während sie mit dem MAN Lion's City E derzeit testet, wie alltagstauglich E-Busse sind, plant der Bus-Chef der MVG bereits weiter. Bis 2030 sollen im Betrieb der Verkehrsgesellschaft keinerlei lokale Emissionen mehr anfallen. Dafür sollen alle Dieselfahrzeuge durch elektrische Busse ersetzt werden.

Was nach einer großen Herausforderung klingt, kann schon heute angegangen werden. Schließlich wird der MAN Lion's City E seit Oktober 2020 in Serie produziert und bringt in der aktuellen Generation eine praxistaugliche Reichweite von 200 bis 270 Kilometern mit. Und mit der neuen Generation von Batterien soll diese Reichweite innerhalb der nächsten fünf Jahre auf bis zu 400 Kilometer gesteigert werden. Damit könnten Kunden von MAN bereits rund 90 Prozent aller Linien betreiben. Eine gute Perspektive für alle Verkehrsbetreiber, die wie die MVG ihre Flotten innerhalb der nächsten Jahre auf lokal emissionsfreie Antriebe umstellen wollen.

→ traton.com/e-busse

MIT BATTERIEN IM ALLTAGS- EINSATZ

Scania treibt den Wandel hin zu einem nachhaltigen Transportsystem konsequent voran. Bis 2040 sollen alle neuen Trucks, die das Unternehmen produziert, mit fossilfreien Antrieben ausgestattet sein. Eine zentrale Rolle spielen batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge wie die neuen, mittelschweren Scania-Lkw, die auf eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern kommen.

Zwei von ihnen testet der skandinavische Lebensmittel-Großhändler ASKO derzeit in Oslo und beliefert damit mehrere Supermärkte täglich mit Frischware. Die Ladeinfrastruktur in der norwegischen Hauptstadt ist vergleichsweise gut, die ASKO-Fahrer müssen aber unterwegs gar nicht nachladen: Dank einer ausgefeilten Routenplanung reicht eine Batterieladung für die komplette Tagestour – und die Traktionsbatterien versorgen sogar noch die Aggregate zur Klimatisierung des Laderaums mit Energie. In den kommenden drei Jahren will ASKO insgesamt 75 weitere batterieelektrische Verteilerfahrzeuge von Scania erwerben und bis 2026 eine komplett emissionsfreie Lkw-Flotte in Norwegen betreiben.

→ traton.com/alltagseinsatz

Der norwegische Lebensmittelgroßhändler ASKO setzt bei der Auslieferung von Lebensmitteln in Städten zunehmend auf batterieelektrische Lkw von Scania, um CO₂-Emissionen zu reduzieren.



DIGITAL



TRANSPARENT



EFFIZIENT

Täglich rund 200 Millionen Einzelteile bringt die Volkswagen Konzernlogistik zur richtigen Zeit an den richtigen Ort – das verlangt nach enger Abstimmung, genauer Planung und verlässlichen Informationen. RIO, die Digitalmarke der TRATON GROUP, entwickelt eine cloudbasierte Plattformlösung, mit der die Logistiker im Volkswagen Konzern diese Herausforderung zukünftig noch effizienter und kostengünstiger realisieren.

Die Logistikplattform will RIO als Branchenlösung etablieren, denn die neu entwickelten Services, etwa das Tracking von Sendungen unter Einbindung aller Beteiligten, sind auch für andere Branchen attraktiv. Vor allem das produzierende Gewerbe mit einer hoch seriellen Fertigung könnte stark profitieren. Gearbeitet wird bei RIO auch schon an den nächsten Schritten. So könnte künstliche Intelligenz in Zukunft noch genauere Prognosen von Lieferzeiten ermöglichen.

→ traton.com/logistikplattform



Beim Consórcio Modular arbeiten die Dienstleister eigenverantwortlich unter dem Dach von Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Montage 4.0

Roboter in Aktion: Dank digitaler Methoden lassen sich Kundenwünsche noch in letzter Minute in den Produktionsprozess integrieren.

Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) hat das Werk im brasilianischen Resende um eine innovative Montageanlage für den neuen Schwerlast-Lkw Meteor erweitert. Die Produktionslinie basiert auf den Prinzipien von Industrie 4.0 mit umfassender Vernetzung, flexiblen Abläufen und dem gezielten Einsatz großer Datenmengen.

Von dieser Entwicklung profitieren auch die im Consórcio Modular eingebundenen Zulieferer. Sie bleiben als Partner in die Produktionskette eingebunden und treiben gemeinsam mit VWCO die Weiterentwicklung der Module voran, die in die Fahrzeuge eingebaut werden. Die einzigartige Vorgehensweise der Fertigung, die die traditionell enge Zusammenarbeit mit digitalen Methoden kombiniert, ermöglicht es VWCO, die Fahrzeuge noch konsequenter auf die individuellen Marktbedürfnisse und speziellen Kundenwünsche hin anzupassen.

→ traton.com/montage-4-0



Mehr Stories gibt es online unter
traton.com/innovation-hub

Inno vation Hub

INHALT

Legende interaktive Navigation

-  Startseite
-  Suche
-  Eine Seite vor
-  Eine Seite zurück
-  Zurück zur letzten Ansicht

1

An unsere Aktionäre

| | |
|--|----|
| An unsere Aktionäre | 12 |
| Vorstand | 14 |
| Bericht des Aufsichtsrats | 15 |
| Auf einen Blick | 20 |
| TRATON am Kapitalmarkt | 21 |
| Verantwortung in der TRATON GROUP | 26 |
| Die Global-Champion-Strategie von TRATON | 27 |
| Highlights des Jahres 2020 | 30 |

2

Zusammengefasster Lagebericht

| | |
|--|----|
| Grundlagen der TRATON GROUP | 34 |
| Wirtschaftsbericht | 38 |
| TRATON SE (HGB) | 57 |
| Prognose-, Chancen- und Risikobericht | 60 |
| Ereignisse nach dem 31. Dezember 2020 | 75 |
| Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2020 | 75 |

3

Operative Einheiten

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Scania Vehicles & Services | 108 |
| MAN Truck & Bus | 109 |
| Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) | 110 |

4

Konzernabschluss

| | |
|-------------------------------|-----|
| Gewinn- und Verlustrechnung | 112 |
| Gesamtergebnisrechnung | 113 |
| Bilanz | 115 |
| Entwicklung des Eigenkapitals | 117 |
| Kapitalflussrechnung | 119 |
| Anhang | 120 |

5

Weitere Informationen

| | |
|---|-----|
| Versicherung der gesetzlichen Vertreter | 228 |
| Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers | 229 |
| Finanzkalender | 237 |
| Zusätzliche Informationen und Glossar | 238 |
| Impressum | 245 |
| TRATON GROUP Fünfjahresübersicht | 246 |

Dieser Bericht enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen für das Geschäftsjahr 2021, die auf den gegenwärtigen Annahmen und Prognosen der Unternehmensleitung beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Leistungsfähigkeit der TRATON GROUP wesentlich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen. Diese Faktoren schließen diejenigen ein, die TRATON in veröffentlichten Berichten beschrieben hat. Diese Berichte stehen auf unserer Homepage www.traton.com zur Verfügung. Die Gesellschaft übernimmt keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

AN UNSERE AKTIONÄRE

| | |
|--|-----------|
| An unsere Aktionäre | 11 |
| An unsere Aktionäre | 12 |
| Vorstand | 14 |
| Bericht des Aufsichtsrats | 15 |
| Auf einen Blick | 20 |
| TRATON am Kapitalmarkt | 21 |
| Verantwortung in der TRATON GROUP | 26 |
| Die Global-Champion-Strategie von TRATON | 27 |
| Highlights des Jahres 2020 | 30 |

AN UNSERE AKTIONÄRE

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2020 wird den Menschen rund um den Globus noch lange in Erinnerung bleiben. Überall auf der Welt hat die COVID-19-Pandemie für einen Ausnahmezustand gesorgt, der die Gesellschaften auf allen Ebenen gefordert hat: In der Wissenschaft, im Gesundheitswesen, in der Pflege – aber auch in der Logistik und in der Nutzfahrzeugindustrie. Nie zuvor wurde in so kurzer Zeit offensichtlich, dass der Transport auf der Straße die Lebensader unserer Gesellschaft ist. Die Marken der TRATON GROUP haben die Situation von Beginn an mit Bedacht eingeschätzt. Sie haben zum Schutz ihrer Mitarbeiter im März die Werke stillgelegt, gleichzeitig aber mit großem personellem Engagement das Servicenetzwerk aufrechterhalten. Damit die Lkw unserer Kunden Krankenhäuser mit medizinischem Material versorgen konnten und die Regale im Supermarkt selbst in Zeiten des Lockdowns gefüllt waren.

Als die erste Welle der Pandemie in Europa abflachte, wurde die Produktion Ende April wieder hochgefahren. Gleichzeitig haben unsere Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus ihre Chancen genutzt, um zur Bewältigung der Krise beizutragen. MAN Truck & Bus brachte den Transporter MAN TGE als Diagnostikfahrzeug auf die Straße, in dem vor Ort bei Menschen mit Symptomen Tests auf COVID-19 gemacht werden können. Der Transporter ist das Ergebnis der Zusammenarbeit von MAN mit anerkannten Experten aus dem Gesundheitsbereich. Scania ging bei der Bekämpfung der Pandemie eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem schwedischen Medizintechnikunternehmen Getinge ein, das Beatmungsgeräte produziert. Da diese in den Krankenhäusern dringend gebraucht wurden, unterstützten 40 Scania-Mitarbeiter Getinge dabei, die Produktion zu verdreifachen.

Auf die Jahreszahlen der TRATON GROUP hatte die Pandemie und die weltweiten Maßnahmen zu ihrer Bekämpfung die zu erwartenden negativen Auswirkungen: Bei Absatz, Umsatz und Ergebnis konnte das starke Ergebnis des Vorjahres nicht erreicht werden. Dank strikter Kostendisziplin gelang es uns aber, unter dem Strich ein positives Operatives Ergebnis zu erwirtschaften. 2020 war für TRATON trotz der Belastungen der Pandemie ein Jahr mit vielen Erfolgen, die weit über das Tagesgeschäft hinausreichen.

Auf dem Weg zu einem Global Champion sind wir einen großen Schritt vorangekommen. Ende Januar 2020 legte TRATON ein Angebot zum Kauf der ausstehenden Stammaktien des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar vor, an dem TRATON bereits eine Beteiligung in Höhe von ca. 16,7% hält. Navistar ist derzeit beim Absatz die Nummer vier im US-Lkw-Markt. Nach intensiven Verhandlungen, die pandemiebedingt deutlich erschwert wurden, schlossen Navistar und TRATON im November einen bindenden Zusammenschlussvertrag und einigten sich auf einen Preis von 44,50 USD je Stammaktie. Beide Unternehmen sind sich einig, die anstehenden technologischen Herausforderungen im Bereich alternativer Antriebe und des autonomen Fahrens gemeinsam besser meistern zu können. Nun steht noch die Zustimmung der Navistar-Aktionäre aus, ebenso wie die kartellrechtlichen Freigaben. Für Mitte des Jahres 2021 rechnen wir mit dem Vollzug der Übernahme. Dann soll Navistar von der Börse genommen und ein neuer Teil der TRATON-Familie werden.

Unsere Partnerschaften haben wir im vergangenen Jahr ebenfalls weiter ausgebaut. Die seit 2018 bestehende strategische Partnerschaft mit dem japanischen Nutzfahrzeughersteller Hino, aus der 2019 bereits ein Joint Venture im Einkauf entstanden ist, wurde 2020 um ein Joint Venture im Bereich der Elektromobilität erweitert. Gemeinsam wurde eine Joint-Venture-Vereinbarung für die Planung und Bereitstellung von E-Mobilitätsprodukten unterzeichnet. Ziel ist es, die Entwicklung der Elektromobilität mit batterieelektrischen Fahrzeugen, Brennstoffzellenfahrzeugen und Komponenten voranzutreiben und darüber hinaus gemeinsame Plattformen für Elektrofahrzeuge mitsamt Software und Schnittstellen zu entwickeln.

Im Zuge der Global-Champion-Strategie strebt TRATON Zugang zu allen wichtigen Profit Pools an. Die bereits starke Stellung im europäischen und südamerikanischen Markt wird mit Navistar um den großen nordamerikanischen Markt ergänzt. In Asien hat die TRATON GROUP im Jahr 2020 einen weiteren wichtigen Fortschritt

erzielt. Scania hat in einem ersten Schritt eine Investition in eine eigene Lkw-Produktionsstätte in China getätigt: in Rugao, 150 Kilometer nordwestlich von Schanghai. Der Beginn der Serienproduktion ist für Anfang 2022 geplant. Scantias langfristige substanzielle Investitionen in China umfassen auch den Aufbau von Forschung und Entwicklung vor Ort.

Bei der Zukunftstechnologie des autonomen Fahrens haben wir uns ebenfalls verstärkt und sind eine Partnerschaft mit TuSimple eingegangen, um künftig bei der Entwicklung autonom fahrender Lkw zusammenzuarbeiten. In einem gemeinsamen Entwicklungsprojekt nehmen TRATON und TuSimple im Frühjahr 2021 eine erste Hub-to-Hub-Route zwischen Södertälje und Jönköping in Schweden in Betrieb, auf der Lkw von Scania auf der sogenannten SAE-Stufe 4 fahren, bei der fast ausschließlich Systeme dauerhaft das Fahren übernehmen. Im Rahmen der Partnerschaft hat TRATON zudem eine Minderheitsbeteiligung an TuSimple übernommen.

2020 sollte zudem das Jahr der ersten Hauptversammlung der TRATON SE mit Publikum sein. Die COVID-19-Pandemie ließ allerdings nur die Möglichkeit eines virtuellen Aktionärstreffens zu. In diesem besonderen Format skizzierte die neue Führung die künftige Strategie von TRATON. Denn Mitte Juli 2020 hatte Andreas Renschler den Vorstandsvorsitz an mich übergeben. Für sein großes Engagement an der Spitze der TRATON GROUP möchte ich ihm an dieser Stelle nochmals herzlich danken. Gleichzeitig folgte Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann als neuer CEO von MAN auf Joachim Drees, dem für seinen Einsatz bei der Marke und im TRATON-Vorstand unser Dank gebührt. Dieser Dank gilt auch TRATON-Personalvorstand Prof. Dr. Carsten Intra, der am 15. Juli 2020 die TRATON GROUP verließ.

Bei der virtuellen Hauptversammlung wurde zudem über die erste Dividende der TRATON SE abgestimmt. Je Anteilsschein wurde 1 € an die Aktionäre ausgeschüttet, insgesamt 500 Mio €. Dass der Finanzmarkt auch in Zeiten der COVID-19-Pandemie Vertrauen in die Strategie und das Management der TRATON GROUP hat, zeigte sich im erfolgreichen Abschluss des ersten revolvierenden Konsortialkredits mit einem Volumen von 3,75 Mrd €. Der Kredit wird durch ein Konsortium aus 21 Banken bereitgestellt, die gleichzeitig die Hausbankengruppe der TRATON GROUP bilden. Zuvor hatte TRATON von den Ratingagenturen Moody's und S&P die ersten

Ratings erhalten. Beide Agenturen vergaben eine Bonitätsbewertung im soliden Investment-Grade-Bereich.

Nach dem deutlichen Rückgang des Kurses der TRATON-Aktie in der Folge der COVID-19-Pandemie hat sich ihr Wert vom Tiefpunkt am 23. März im weiteren Jahresverlauf in etwa verdoppelt. Die TRATON-Aktie hat das für die Nutzfahrzeugbranche äußerst schwierige Jahr 2020, in dem bereits vor Ausbruch der Pandemie für den europäischen Lkw-Markt ein Absatzrückgang von zehn bis 20 Prozent erwartet worden war, im Xetra-Handel mit einem Rückgang von lediglich 5,5% nur wenig verändert geschlossen. Mit dem klaren Fokus auf unsere Global-Champion-Strategie wollen wir die zuletzt sehr positive Entwicklung der Aktie weiterführen.

Dass wir das schwierige Jahr 2020 mit einem respektablen Ergebnis beenden konnten, verdanken wir auch dem Zusammenhalt unserer Mannschaft. Ein fairer Umgang mit Menschen und Vielfalt im Team sind uns genauso wichtig wie der Ausbau klimafreundlicher Technologien bei den Antrieben und in der Produktion. Für TRATON gehört zu nachhaltigem wirtschaftlichen Wachstum auch immer ein respektvoller Umgang mit Mensch und Natur. Wir nennen dies den Dreiklang von „People, Planet und Performance“, der die Zukunft unseres Unternehmens bestimmen wird.

Für das im Jahr 2020 entgegengebrachte Vertrauen in die TRATON GROUP danke ich Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre. Wir freuen uns, wenn Sie uns auf unserem Weg weiterhin begleiten.

Ihr



Matthias Gründler
CEO der TRATON SE

Vorstand



MATTHIAS GRÜNDLER

Chief Executive Officer TRATON SE



CHRISTIAN SCHULZ

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Finanzen und
Unternehmensentwicklung



CHRISTIAN LEVIN

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Forschung & Entwicklung
sowie Beschaffung (Chief Operating Officer)



HENRIK HENRIKSSON

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer Scania



DR. ING. H.C. ANDREAS TOSTMANN

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer MAN



ANTONIO ROBERTO CORTES

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer Volkswagen
Caminhões e Ônibus

Bericht des Aufsichtsrats¹

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der Gesellschaft beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2020 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, den gesetzlichen Vorschriften, der Satzung sowie der Geschäftsordnung folgend, berieten wir den Vorstand regelmäßig bei der Leitung des Unternehmens und überwachten seine Tätigkeit. In Fragen und Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die TRATON GROUP waren wir stets beratend eingebunden.

Regelmäßig, umfassend und zeitnah informierte uns der Vorstand schriftlich und mündlich über die Geschäftsentwicklung, relevante Geschäftsereignisse, die Unternehmensplanung sowie Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung nebst deren Ursachen. Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erstreckte sich darüber hinaus insbesondere auch auf die Strategie der TRATON GROUP sowie den Stand der Umsetzung strategischer Vorhaben, auf die Risikolage und das Risikomanagement in der TRATON GROUP und auf Themen der Compliance. Zu den Sitzungen und Beschlüssen standen den Aufsichtsratsmitgliedern die entscheidungsrelevanten Unterlagen stets zur Verfügung.

In regelmäßigen Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Vorstands beriet ich mich auch außerhalb der Aufsichtsratsitzungen über unternehmensrelevante Fragen und Themen, z.B. über die Geschäftsentwicklung, die Planung sowie strategische Vorhaben (insbesondere die beabsichtigte Übernahme der Navistar International Corporation („Navistar“)) und Themen der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance.

Im Geschäftsjahr 2020 trat der Aufsichtsrat zu acht Sitzungen zusammen, wovon vier Sitzungen aufgrund der andauernden COVID-19-Pandemie als reine Telefonkonferenzen abgehalten werden mussten. Darüber hinaus kam der Aufsichtsrat

gesondert telefonisch zu den Auswirkungen und Maßnahmen ausgelöst durch die COVID-19-Pandemie zusammen. In eilbedürftigen Angelegenheiten fassten wir Beschlüsse auch im Schriftwege.

Die Teilnahmequote der Mitglieder in den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse lag im Geschäftsjahr 2020 bei 95 Prozent. Die individualisierte Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

| | Aufsichtsrat | | Präsidium | | Prüfungsausschuss | | Sonderausschuss | |
|---------------------|--------------|-----|-----------|-----|-------------------|-----|-----------------|-----|
| | Anz. | % | Anz. | % | Anz | % | Anz | % |
| Hr. Pötsch | 7/8 | 88 | 7/8 | 88 | | | 1/1 | 100 |
| Hr. Stimoniaris | 8/8 | 100 | 8/8 | 100 | | | 1/1 | 100 |
| Hr. Witter | 8/8 | 100 | | | 4/4 | 100 | | |
| Hr. Bechstädt | 8/8 | 100 | | | 4/4 | 100 | | |
| Fr. Carlquist | 7/8 | 88 | | | | | | |
| Hr. Dr. Döss | 7/8 | 88 | | | | | | |
| Hr. Kerner | 8/8 | 100 | | | | | 1/1 | 100 |
| Hr. Kilian | 8/8 | 100 | 8/8 | 100 | | | | |
| Hr. Dr. Kirchmann | 8/8 | 100 | | | | | 1/1 | 100 |
| Fr. Dr. Kuhn-Piëch | 7/8 | 88 | | | 4/4 | 100 | | |
| Fr. Lorentzon | 8/8 | 100 | | | 4/4 | 100 | | |
| Hr. Luthin | 6/8 | 75 | | | | | | |
| Hr. Lyngsie | 8/8 | 100 | 8/8 | 100 | | | 1/1 | 100 |
| Fr. Macpherson | 8/8 | 100 | | | 4/4 | 100 | 1/1 | 100 |
| Hr. Osterloh | 6/8 | 75 | 8/8 | 100 | | | | |
| Hr. Dr. Dr. Porsche | 8/8 | 100 | 8/8 | 100 | | | | |
| Hr. Dr. Schmid | 8/8 | 100 | | | | | | |
| Fr. Schnur | 7/8 | 88 | | | 4/4 | 100 | | |
| Fr. Werner | 8/8 | 100 | | | | | | |
| Hr. Zieger | 7/8 | 88 | | | | | | |

¹ nach § 171 Abs. 2 AktG

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zwei – mit jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und drei Vertretern der Arbeitnehmer – paritätisch besetzte Ausschüsse, das **Präsidium** und den **Prüfungsausschuss**, sowie den ausschließlich aus Vertretern der Anteilseigner bestehenden **Nominierungsausschuss** gebildet. Weiterhin wurde im Rahmen der Entscheidung über die Finanzierung der geplanten Navistar Transaktion ein paritätisch besetzter Sonderausschuss gegründet, welcher nach der Beschlussfassung wieder aufgelöst wurde. Wesentliche Aufgabe der Ausschüsse ist die Vorbereitung der Beschlussfassungen im Plenum. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse bzw. Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, Kandidaten für Aufsichtsratsmandate zu identifizieren und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen – in dieser Funktion bilden die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium den Nominierungsausschuss.

Den Vorsitz im Prüfungsausschuss hatte Herr Frank Witter inne. Den Vorsitz im Präsidium hatte ich als Aufsichtsratsvorsitzender inne. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und ich haben in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig über die Arbeit der Ausschüsse berichtet. Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2020 ist in dem Abschnitt „[Erklärung zur Unternehmensführung](#)“ sowie der Aufstellung in der Anhangsangabe „[53. Ausschüsse des Aufsichtsrats](#)“ im Konzernabschluss zu entnehmen.

Das **Präsidium** hielt im Jahr 2020 insgesamt acht Sitzungen ab. Davon fanden vier Sitzungen als Präsenzsitzungen, drei Sitzungen telefonisch und eine Sitzung mit der Wahlmöglichkeit zur telefonischen Teilnahme statt. Es befasste sich insbesondere mit allen wesentlichen Themen der jeweils folgenden Sitzungen des Gesamtaufichtsrats und bereitete dessen Beschlussfassungen vor. Weiterhin traf das Präsidium im Rahmen der vom Aufsichtsrat delegierten Befugnisse Entscheidungen zum Beispiel über geplante Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern.

Der **Nominierungsausschuss** trat im Berichtsjahr nicht zusammen.

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Berichtsjahr insgesamt vier Sitzungen ab. Davon fanden drei Sitzungen als Videokonferenz statt.

Er befasste sich eingehend mit Fragen der Rechnungslegung, mit den Jahresabschlüssen der TRATON SE und der TRATON GROUP sowie mit den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („PwC“) bis zum 1. Quartal 2020 und der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („EY“) ab dem Halbjahresabschluss 2020.

Der Ausschuss erörterte den Halbjahresfinanzbericht vor dessen Veröffentlichung mit dem Vorstand. EY führte einen Review des Zwischenabschlusses der TRATON GROUP zum 30. Juni 2020 durch; hieraus ergaben sich keine Beanstandungen. Der Ausschuss hat die Ergebnisse des Reviews eingehend mit den Wirtschaftsprüfern diskutiert.

Der Prüfungsausschuss befasste sich ferner mit der Vergabe des Mandats der Wirtschaftsprüfungen ab 2020, dem Auftrag an den Abschlussprüfer zur Prüfung der Jahresabschlüsse für 2020 und mit den Schwerpunkten der Prüfung. Regelmäßig behandelt wurden u.a. auch die Geschäftsentwicklung in der TRATON GROUP, das interne Kontrollsystem, das Risikomanagement und Risikomanagementsystem sowie die Risikolage der TRATON GROUP. Der Prüfungsausschuss befasste sich darüber hinaus mit Themen der Compliance sowie mit Revisionsthemen, z.B. dem internen Revisionssystem der TRATON GROUP, dem Prüfungsplan der TRATON GROUP Revision und dem Stand seiner Abarbeitung. Der Leiter der Revision der TRATON GROUP und der Chief Compliance Officer der TRATON GROUP berichteten persönlich an den Ausschuss.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgabe erforderlichen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, eigenverantwortlich wahr. Bei Bedarf werden sie dabei von der Gesellschaft unterstützt. Darüber hinaus werden regelmäßig, nach einem durch den Aufsichtsrat jährlich festgelegten Plan, das Unternehmen betreffende Themen vertieft in den Aufsichtsratssitzungen behandelt (z.B. Software Entwicklung im Bereich des autonomen Fahrens und Status DSGVO). Neue Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten mit Aufnahme ihres Mandats die Möglichkeit der Teilnahme an einer intern durchgeführten Schulung zu den Verpflichtungen als Aufsichtsratsmitglied.

Beratungspunkte im Aufsichtsrat

Gegenstand regelmäßiger Beratungen im Aufsichtsrat waren u.a. die Auftrags-, Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in der TRATON GROUP. Ferner befassten wir uns regelmäßig mit wesentlichen strategischen Themen und Vorhaben sowie mit Zukunftsprogrammen in Tochterunternehmen der TRATON SE.

In der Regel trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen. Zu den 2020 abgehaltenen Sitzungen des Aufsichtsrats wird ferner festgehalten:

TELEFONISCHE SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 30. JANUAR 2020

In der telefonischen Sitzung am 30. Januar 2020 befassten wir uns mit der Global Champion Strategie des Unternehmens. Im speziellen wurde die strategische Ausrichtung, ein Übernahmeangebot an Navistar und die Aufnahme von Verhandlungen mit Navistar bzgl. eines möglichen Merger Agreements thematisiert.

SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 20. FEBRUAR 2020

Ein Schwerpunktthema unserer Sitzung am 20. Februar 2020 war der Konzernabschluss 2019. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss der TRATON GROUP für das Jahr 2019. Ferner beschlossen wir über den konkreten Auftrag an EY zur Prüfung der Jahresabschlüsse 2020 – dies unter dem Vorbehalt der Wahl der EY zum Abschlussprüfer für das Berichtsjahr in der Hauptversammlung 2020. Weiter befassten wir uns mit einem strategischen Projekt mit Bezug zum autonomen Fahren.

TELEFONISCHE SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 28. FEBRUAR 2020

In der telefonischen Sitzung befassten wir uns vertieft mit dem Status und den nächsten Schritten des verschmelzungsrechtlichen Squeeze-Out der MAN SE auf die TRATON SE.

SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 27. MAI 2020

Die Schwerpunkte der Sitzung im Mai 2020 lagen auf den Beratungen u.a. zur Auftrags-, Umsatz- und Ergebnisentwicklung der TRATON GROUP auch im Zusammenhang mit der andauernden COVID-19-Pandemie. Darüber hinaus wurde über die gerichtliche Bestellung des Prüfers für den Halbjahresfinanzbericht auf Grund der Verschiebung der Hauptversammlung der TRATON SE beraten. Weiterhin wurde

über den Geschäftsverlauf und mögliche Maßnahmen bei der MAN Truck & Bus SE beraten. Des Weiteren befassten wir uns mit dem Thema Datenschutz (mit Fokus auf dem Status der Umsetzung der DSGVO) in der TRATON GROUP, mit einem Projekt zur möglichen Gestaltung einer syndizierten, revolvingenden Kreditlinie für die Gesellschaft sowie Softwareentwicklungen im Bereich autonomes Fahren.

SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 7. JULI 2020

In unserer Sitzung am 7. Juli, an der ein Teil der Mitglieder telefonisch teilnahm, beschäftigten wir uns mit der Zusammensetzung des Vorstands der TRATON GROUP und dem damit u.a. einhergehenden Wechsel in der Unternehmensleitung.

SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 16. SEPTEMBER 2020

In unserer Sitzung im September widmeten wir uns unter anderem neben der Erörterung des Geschäftsverlaufs der TRATON SE im 1. Halbjahr, dem aktuellen Stand der strategischen Prioritäten der TRATON GROUP und dem Status der Verhandlungen mit Navistar auch vertieft dem Deutschen Corporate Governance Kodex. Außerdem erörterte der Aufsichtsrat Themen in Bezug auf die Beteiligung an TuSimple Cayman Ltd. Weiter thematisierten wir die Frauenförderung in der TRATON GROUP.

TELEFONISCHE SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 7. NOVEMBER 2020

In der ersten telefonischen Sitzung im November befassten wir uns erneut mit dem Übernahmeangebot an Navistar und den benötigten Kreditmitteln. Für letzteres wurde ein Ausschuss aus sechs Mitgliedern gegründet, um die konzerninterne Kreditlinie mit der Volkswagen Aktiengesellschaft oder einer ihrer Tochtergesellschaften zu beschließen. Diesem Ausschuss gehörten Herr Stimoniaris und ich sowie Frau Macpherson, Herr Dr. Kirchmann, Herr Lyngsie und Herr Kerner an. Der Ausschuss wurde nach der Beschlussfassung wieder aufgelöst.

TELEFONISCHE SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 20. NOVEMBER 2020

Neben der Erörterung des Geschäftsverlaufs beschlossen wir die Zielsetzung für die Unternehmensplanung 2020 – 2025. Des Weiteren befassten wir uns mit der Überarbeitung des Vergütungssystems für den Vorstand sowie der Entsprechenserklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft bzgl. den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG („Entsprechenserklärung“). Die Beschlussfassung zu den beiden letztgenann-

ten Punkten erfolgte nach weiterer Beratung im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren am 21. Dezember 2020. Weiterhin befassten wir uns mit einem Anleihe-Emissions-Programm und es wurde der aktuelle Stand zur Elektrifizierung und Brennstoffzelle sowie zum Kartellrechtsverfahren bei Scania und MAN berichtet.

Interessenkonflikte

Interessenkonflikte von Mitgliedern des Aufsichtsrats i. S. d. Empfehlung E.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden im Berichtsjahr nicht angezeigt.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat gaben im Dezember 2020 die jährliche Entsprechenserklärung ab, die auf der Internetseite der TRATON SE (https://ir.traton.com/download/companies/traton/Declaration/TRATON_SE_Entsprechenserklaerung_2020_DE.pdf) dauerhaft zugänglich ist. Die Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2020 im Einzelnen aufgezeigt und begründet.

Weitergehende Informationen zur Corporate Governance bei TRATON finden Sie im Abschnitt „Corporate Governance“ des Geschäftsberichts.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich keine Änderungen im Aufsichtsrat.

Mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 legten die Herren Andreas Renschler, Joachim Drees und Prof. Dr. Carsten Intra ihre Ämter als Mitglieder des Vorstands nieder. Die Herren Matthias Gründler und Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann wurden mit Wirkung ab 16. Juli 2020 als Nachfolger zu Mitgliedern des Vorstands der TRATON SE bestellt. Herr Gründler wurde auch zum Vorsitzenden des Vorstands bestellt und übernahm zusätzlich zu den bisherigen Ressorts des Vorsitzenden des Vorstands die Verantwortung für den Zentralbereich Human Resources. Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann übernahm neben seinem Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE auch den Vorsitz des Vorstands der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE. Herr Christian Schulz übernahm zusätzlich zu seinen bisherigen Ressorts die Verantwortung für den Bereich IT.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des Abhängigkeitsberichts

Die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE wählte am 23. September 2020 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, entsprechend unserem Vorschlag zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020. Der Aufsichtsrat erteilte EY auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses den konkreten Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss 2020 der TRATON SE und den TRATON Konzernabschluss 2020 nebst dem zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte.

Ferner beurteilte der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem und stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen.

Der Vorstand hat gemäß § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2020 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien am 22. Februar 2021 rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers.

Die Abschlussprüfer berichteten in beiden Sitzungen ausführlich über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen hat der Prüfungsausschuss die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der TRATON SE sowie des zusammengefassten Lageberichts und des Abhängigkeitsberichts durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 22. Februar 2021 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahresabschluss zu billigen.

In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts der Abschlussprüfer sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass sie ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

Wir stimmten deshalb in unserer Sitzung am 22. Februar 2021 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt.

Den Gewinnverwendungsbeschluss des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts zu erheben.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern der Vorstände und den Mitarbeitern der Unternehmen der TRATON GROUP für ihre Leistungen und ihren tatkräftigen Einsatz. Den Vertretungen der Mitarbeiter danken wir für ihre sachliche und konstruktive Zusammenarbeit im Interesse unserer Gesellschaft.

München, den 22. Februar 2021

Für den Aufsichtsrat:



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Auf einen Blick

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|---|---------|---------|-------------|
| Lkw und Busse (in Einheiten) | | | |
| Auftragseingang | 216.251 | 227.240 | -5 % |
| Absatz | 190.180 | 242.219 | -21 % |
| davon Lkw ¹ | 174.006 | 220.723 | -21 % |
| davon Busse | 16.174 | 21.496 | -25 % |
| TRATON GROUP | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 22.580 | 26.901 | -16 % |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 81 | 1.884 | -1.803 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €) | 135 | 1.871 | -1.736 |
| Operative Rendite (in %) | 0,4 | 7,0 | -6,6 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 0,6 | 7,0 | -6,4 ppt |
| Ergebnis je Aktie (in €) | -0,20 | 3,04 | -3,24 |
| Mitarbeiter ² | 82.567 | 82.679 | -112 |
| Industrial Business | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 22.156 | 26.444 | -16 % |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | -26 | 1.741 | -1.768 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €) | 28 | 1.729 | -1.701 |
| Operative Rendite (in %) | -0,1 | 6,6 | -6,7 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 0,1 | 6,5 | -6,4 ppt |
| Kapitalrendite (in %) | -0,1 | 9,7 | -9,8 ppt |
| Bereinigtes EBITDA (in Mio €) | 1.300 | 3.022 | -57 % |
| Primäre F&E-Kosten (in Mio €) | 1.165 | 1.376 | -15 % |
| Sachinvestitionen (in Mio €) | 992 | 993 | 0 % |
| Netto-Cashflow (in Mio €) | 676 | 2.711 | -2.036 |
| Cash-Conversion-Rate (in %) | n.a. | 179 | n.a. |
| Nettoliquidität/-verschuldung (in Mio €) ² | 27 | 1.500 | -1.473 |
| Financial Services | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 820 | 849 | -3 % |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 107 | 142 | -35 |
| Nettoportfolio (in Mio €) ² | 9.520 | 9.936 | -416 |

1 inklusive MAN TGE (2020: 17.635 Einheiten, 2019: 14.788 Einheiten)

2 Stand am 31. Dezember 2020 und am 31. Dezember 2019

TRATON am Kapitalmarkt

Aktienmärkte in der Corona-Krise mit Achterbahnfahrt

Die globalen Aktienmärkte zeigten in einem ungewöhnlich turbulenten Jahr 2020 eine extreme Volatilität; von historischen Höchstständen im Februar vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie über den „Corona-Crash“ Mitte März bis hin zur deutlichen Erholung und teilweise wieder erreichten Rekordhochs gegen Ende des Jahres.

Im Februar erreichten einige bedeutende Aktienindizes vorläufige historische Höchststände. Die Ausbreitung des Coronavirus in den großen Industrieländern und die Zuspitzung der Epidemie zu einer weltumspannenden Pandemie ließen die weltweiten Aktienkurse von Ende Februar bis Mitte März stark einbrechen. So sank der Dow Jones Industrial Average vom 19. Februar bis 23. März 2020 um fast 37%, der Dax gab über 5.000 Punkte ab und erreichte am 18. März 2020 ein Mehrjahrestief. Die ab März 2020 so bezeichnete COVID-19-Pandemie führte in der Folge zu einer der schärfsten Rezessionen der Wirtschaftsgeschichte, gegen die weltweit bisher in noch nicht gesehendem Umfang Gegenmaßnahmen eingeleitet wurden. Der IWF (Internationaler Währungsfonds) geht trotzdem für das Jahr 2020 von einem Rückgang der weltwirtschaftlichen Aktivität um 3,5% aus.

Dennoch erlebten nach dem Crash zahlreiche Indizes von April bis Dezember eine Hausse und erholten sich deutlich von ihren Jahrestiefstständen und erreichten nach Nachrichten über die baldige Einführung eines Impfstoffes gegen das Virus SARS-CoV-2 teilweise sogar erneute Rekordstände. In dieser Höhe zuvor nicht gesehene massive geld- und fiskalpolitische Stützungsmaßnahmen von Regierungen und Notenbanken unterstützten die Finanzmärkte und machten den Anlegern Hoffnung, dass die Krise schnell überwunden werden kann. Dazu ermöglichten zwischenzeitliche Erfolge bei der Pandemiebekämpfung, vor allem in Europa und Asien, das langsame Wiederhochfahren der Wirtschaft.

Gerade das dritte Quartal erlebte eine schnellere wirtschaftliche Belebung als angenommen. Indes war das Schlussquartal geprägt von Unsicherheiten, die durch den neuerlichen rasanten Anstieg der Corona-Infektionszahlen und die US-Präsidentenwahl verursacht wurden. Dennoch hellte sich die Stimmung an den globalen Aktienmärkten ab November weiter auf, u.a. da erste Impfstoffkandidaten gegen das Coronavirus gefunden wurden und Unternehmen sowie Anleger zunehmend positiver auf das Jahr 2021 blickten. Die Volatilität an den Weltaktienmärkten blieb im Jahresverlauf 2020 angesichts der enormen Unsicherheiten über die künftige Entwicklung der Corona-Krise und deren wirtschaftlichen Folgen hoch.

Der Stoxx Europe 50, der Index der größten, börsennotierten, europäischen Unternehmen, fiel im Jahr 2020 letztlich um 8,7%. Der deutsche Leitindex Dax hingegen verbuchte ein Plus von 3,5%. Der SDax, der die 70 bedeutendsten Unternehmen in Deutschland unterhalb des Dax und MDax umfasst, legte 18,0% zu. Der Stoxx Europe 600 Industrial Goods & Services, der die größten europäischen börsennotierten Unternehmen des Industriegüter- und Dienstleistungssektors enthält, stieg im Jahr 2020 um 4,6%.

Volatile Kursentwicklung der TRATON-Aktie

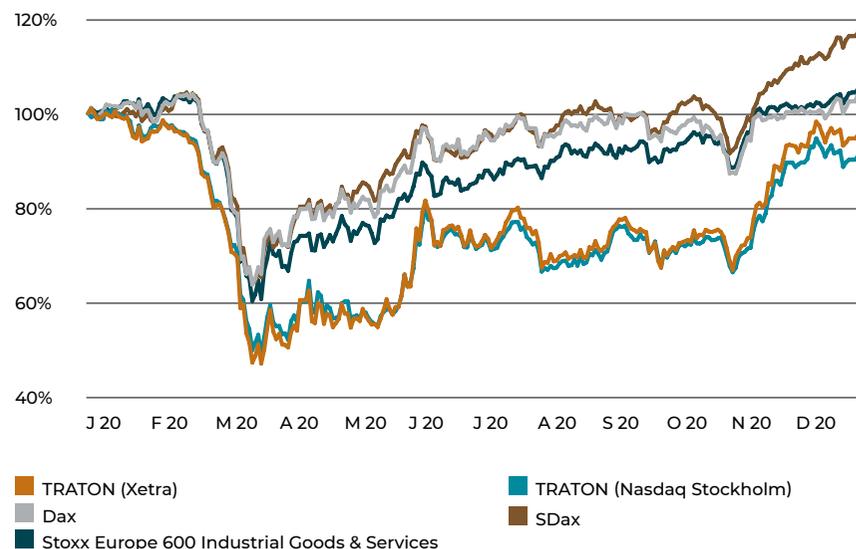
Zu Beginn des Jahres 2020 konnte die TRATON-Aktie von positiven Analystenkommentaren und einem freundlichen Börsenumfeld profitieren. Ihren Höchstkurs von 24,15 € erreichte die Aktie an der Frankfurter Wertpapierbörse am 2. Januar 2020. Dem Einbruch der weltweiten Aktienmärkte ab Ende Februar infolge der Ausbreitung des Coronavirus und der damit verbundenen Eindämmungsmaßnahmen konnte sich auch die TRATON-Aktie nicht entziehen und notierte am 23. März 2020 bei ihrem Tiefstkurs von 11,23 €. Die schwedische Notierung an der Nasdaq Stockholm erreichte am 13. Januar 2020 mit 254,85 SEK ihren höchsten und am 23. März 2020 mit 123,98 SEK ihren tiefsten Stand des Jahres 2020.

Ab April profitierte die TRATON-Aktie von dem deutlich verbesserten Börsenumfeld, beflügelt durch die enormen Stützungsmaßnahmen von Regierungen und Notenbanken und damit einhergehende Hoffnungen der Überwindung der Corona-Krise. Auch die langsame Wiederaufnahme der Produktion ab Ende April und zwischenzeitliche Erfolge bei der Pandemiebekämpfung unterstützten die Kursentwicklung. Eine besser als angenommene Marktentwicklung und erste Anzeichen einer nachhaltigen Erholung des Geschäfts im dritten Quartal führten zur Bekanntgabe besserer als vom Markt erwarteter Finanzzahlen für die ersten neun Monate des Jahres 2020. Zusammen mit positiven Analystenkommentaren - auch im Zuge der angestrebten Übernahme des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar - und einer verbesserten Stimmung an den Weltaktienmärkten beflügelte dies ab November den Aktienkurs. Ende November hatte sich die Aktie nahezu vollständig von ihrem Tiefstkurs erholt und notierte bei 21,95 €.

Am 31. Dezember 2020 notierte die TRATON-Aktie bei 22,61 € bzw. 233,55 SEK. Daraus ergab sich ein Kursrückgang gegenüber dem Jahresende 2019 von 5,5% bzw. 7,6%. Die TRATON-Aktie an der Frankfurter Wertpapierbörse entwickelte sich damit um 10% schwächer als der Stoxx Europe 600 Industrial Goods & Services (SXNP) und um 23,5% schwächer als der SDax. Der Börsenwert bzw. die Marktkapitalisierung der TRATON SE betrug zum Ende des Jahres 2020 11,3 Mrd €.

Aktuell wird die TRATON-Aktie von 19 Finanzanalysten abgedeckt. Am Jahresende 2020 votierten 8 Analysten für die Anlageempfehlung „Kauf“, 8 Analysten für „Halten“ und 1 Analyst für „Verkaufen“.

KURSENTWICKLUNG TRATON-AKTIE IM JAHR 2020 IM VERGLEICH ZU AUSGEWÄHLTEN INDIZES, AB 1. JANUAR 2020 (INDEXIERT 1. JANUAR 2020 = 100 %)



Ergebnis je Aktie deutlich gesunken

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern, welches den Anteilseignern der TRATON SE zurechenbar ist, geteilt durch die Zahl der in Umlauf befindlichen Aktien.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fiel das Ergebnis je Aktie aufgrund des stark rückläufigen Operativen Ergebnisses auf –0,20 €.

Dividendenvorschlag von 0,25 € je Aktie

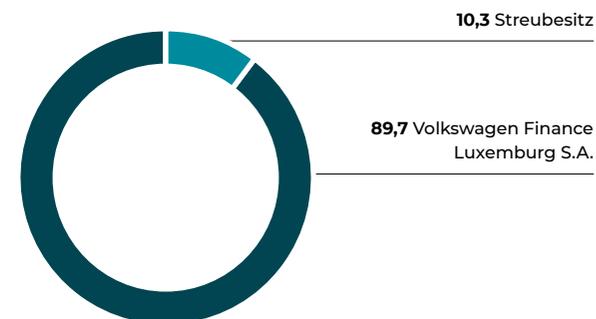
Trotz des negativen Konzernergebnisses nach Steuern schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE der am 30. Juni 2021 stattfindenden Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 0,25 € vor. Aufgrund der Bilanzstruktur möchte TRATON auch im zweiten Jahr der Börsennotiz seine Aktionäre im Sinne der Dividendenkontinuität an der Entwicklung des Netto-Cashflow teilhaben lassen.

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der TRATON-Aktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2020, bei 1,1%.

Streubesitz bei 10,3 %

TRATON verfügt über eine internationale Investorenbasis, u.a. aus Deutschland, Schweden, Großbritannien und den USA, die sich sowohl aus institutionellen Investoren als auch Privataktionären zusammensetzt. Größter Einzelaktionär ist die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,7%. Am 31. Dezember 2020 lag der Streubesitz (Free Float) nach den Kriterien der Deutschen Börse unverändert bei 10,3%.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2020 (IN % DES GRUNDKAPITALS)



TRATON erhält erste Bonitätsbewertung

Nach dem erfolgreichen Börsengang von TRATON im Juni 2019 begann die TRATON SE mit Moody's Investors Service (Moody's) und S&P Global Ratings (S&P) mit den Vorbereitungen zur Vergabe des ersten Emittentenratings. Die Ratings wurden nach Aktualisierungen der Agenturen am 17. Juni 2020 veröffentlicht.

Die TRATON SE startete dabei mit zwei Investment-Grade-Ratings, was die starke Bilanzstruktur unterstrich und eine solide Basis für die Unternehmensfinanzierung schuf. Moody's vergab die erste Bonitätseinstufung mit Baal (negativer Ausblick), während S&P die erste Ratingeinstufung mit BBB (stabiler Ausblick) vornahm.

S&P bestätigte am 22. Oktober 2020 ihre Ratingeinstufung mit BBB, senkte den Ausblick aber aufgrund der geplanten Navistar-Übernahme auf negativ. Moody's bestätigte am 12. November 2020 nach der Veröffentlichung der Zahlen für die ersten neun Monate 2020 und dem Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrages mit Navistar ihre Einschätzung Baa1 (negativer Ausblick).

RATINGEINSTUFUNGEN

| Ratingeinstufungen | Moody's | S&P |
|--------------------|--------------|-------------|
| 17. Juni 2020 | Baa1 negativ | BBB stable |
| 22. Oktober 2020 | | BBB negativ |
| 12. November 2020 | Baa1 negativ | |

TRATON SE schließt Debüt-Konsortialkredit ab

Die TRATON SE hat Ende Juli 2020 ihren ersten revolvingenden Konsortialkredit mit einem Volumen von 3,75 Mrd € trotz der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erfolgreich aufgenommen. Die Laufzeit beträgt drei Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Der Kredit wurde durch ein Bankenkonsortium bestehend aus 21 Banken bereitgestellt, die gleichzeitig den Bankenkreis von TRATON bilden. Der Kredit diente zur Sicherung der Liquidität und Straffung der Finanzierungsstruktur. Um TRATONs Engagement bei Nachhaltigkeitsthemen zu unterstreichen sowie weitere finanzielle Anreize für nachhaltigen Unternehmenserfolg zu setzen, wurden ESG- (Environmental, Social und Governance) und Nachhaltigkeitskriterien in die Kreditfazilität integriert.

TRATON Grundkapital

Das Grundkapital der TRATON SE betrug am Ende des Geschäftsjahres 2020 unverändert 500 Mio €. Dieses ist in 500.000.000 Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag) jeweils mit einem anteiligen rechnerischen Betrag von 1,00 € eingeteilt. Alle Aktien haben eine volle Dividendenberechtigung in Euro.

BASISDATEN DER TRATON-AKTIE

| | |
|------------------------------|---|
| Gattung | Auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) |
| ISIN | DE000TRATON7 |
| WKN (Wertpapierkennnummer) | TRATON |
| Börse | Frankfurter Wertpapierbörse Nasdaq Stockholm (börsen) |
| Zulassungssegment | Regulierter Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse Large-Cap-Segment der Nasdaq Stockholm (börsen) |
| Bloomberg Börsenkürzel | 8TRA GY/8TRA SS |
| Reuters Börsenkürzel | 8TRA.DE/8TRA.ST |
| Indexzugehörigkeit (Auswahl) | SDax (Deutsche Börse) OMX Stockholm All Share Index |
| Anzahl der Aktien | 500.000.000 |
| Streubesitz (Free Float) | 10,28% |

TRATON Investor-Relations-Aktivitäten

Nach dem Börsengang Ende Juni 2019 haben wir im vergangenen Jahr unsere Investor-Relations-Aktivitäten weiter intensiviert und ausgebaut. Institutionelle Investoren und Analysten sowie die privaten Anleger wurden zeitnah über die Geschäftsentwicklung und strategische Ausrichtung der TRATON GROUP informiert. Mit institutionellen Anlegern und Analysten fanden darüber hinaus, trotz der pandemiebedingten Einschränkungen, kontinuierlich Gespräche im Rahmen von virtuellen Roadshows und virtuellen Investorenkonferenzen in Europa und den USA statt.

Am 23. September 2020 fand die erste öffentliche ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE ohne physische Präsenz der Aktionäre und ihrer Bevollmächtigten in München statt. Bei dem virtuell abgehaltenen Aktionärstreffen haben etwa 600 Aktionäre teilgenommen.

TRATON Investor-Relations-Informationen

Weitere Informationen zur TRATON-Aktie und dem TRATON-Rating sowie Finanznachrichten, Finanzberichte, Präsentationen, Informationen zur Hauptversammlung und Informationen zur geplanten Übernahme der Navistar Inc. sowie Ansprechpartner finden Sie unter <http://ir.traton.com>.

KENNZAHLEN DER TRATON-AKTIE

| | 2020 | 2019 |
|---|--------|--------|
| Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert) | -0,20 | 3,04 |
| Ergebnis je Aktie der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert) | -0,20 | 3,04 |
| Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) ¹ | n.a. | 7,9 |
| Dividende pro Aktie (in €) ² | 0,25 | 1,00 |
| Dividendenrendite (in %) ³ | 1,1 | 4,2 |
| Ausschüttungsquote (in %) | n.a. | 33 |
| Xetra (in €) | | |
| Jahresschlusskurs | 22,61 | 23,92 |
| Jahresdurchschnittskurs | 18,18 | 24,37 |
| Jahreshöchstkurs | 24,15 | 27,27 |
| Jahrestiefstkurs | 11,23 | 22,20 |
| Nasdaq Stockholm (in SEK) | | |
| Jahresschlusskurs | 233,55 | 252,80 |
| Jahresdurchschnittskurs | 190,35 | 260,29 |
| Jahreshöchstkurs | 254,85 | 287,00 |
| Jahrestiefstkurs | 123,98 | 239,80 |
| Anzahl der Aktien (Mio Stück) ⁴ | 500 | 500 |
| Marktkapitalisierung (in Mrd €) ⁴ | 11,3 | 12,0 |

1 den Aktionären zuzurechnendes Ergebnis je Aktie zum Jahresschlusskurs der Xetra-Notierung

2 für 2020: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2021; für 2019: in 2020 ausgeschüttete Dividende

3 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresschlusskurs der TRATON-Aktie (Xetra-Handel)

4 Stand am 31. Dezember 2020

Verantwortung in der TRATON GROUP

Nachhaltigkeit

Zukunftsfähigkeit bedeutet für die TRATON GROUP, globale Herausforderungen zu verstehen und zu gestalten. Wir müssen erkennen, wo Chancen und Risiken sowohl für eine nachhaltige Entwicklung als auch für unseren Geschäftserfolg liegen und uns darauf ausrichten. Es ist unser Ziel, den Transport- und Logistiksektor der Zukunft aktiv zu gestalten und damit TRATON zu einem Global Champion zu formen. Dafür müssen wir konsequent nachhaltig handeln und unserer Verantwortung als Unternehmen gerecht werden. Das gilt für unsere Prozesse ebenso wie für die Produkte. Damit legen wir den Grundstein, um unsere Marktposition langfristig zu stärken. Im Jahr 2020 wurden unsere Nachhaltigkeitsleistungen erneut mit dem Prime Status der Ratingagentur Institutional Shareholder Services Environment, Social and Governance (ISS ESG) ausgezeichnet. Mit einer Bewertung von C+ (Skala von A+ bis D-) und der sehr guten Klassifizierung von 1 (von 10) befindet sich TRATON unter den besten 14% der Unternehmen im relevanten Transportsektor. Dabei wurden insgesamt 269 Unternehmen miteinander verglichen.

Wir arbeiten intensiv daran, die gesamte Wertschöpfungskette mit Blick sowohl auf ökonomische als auch ökologische Kriterien stetig zu verbessern und den größtmöglichen Nutzen über den gesamten Lebenszyklus für unsere Kunden und für die Gesellschaft zu erzielen. Die Verknappung natürlicher Ressourcen sowie die fortschreitenden Folgen des Klimawandels sind hierbei zentrale Faktoren, die wir gezielt im Blick haben. Unternehmen im Transport- und Logistiksektor stehen vor der Herausforderung, CO₂-Emissionen zu senken und innovative Ansätze für emissionsfreie und ressourceneffiziente Produkte zu entwickeln. Daran arbeitet die TRATON GROUP auf vielen Ebenen.

Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil innerhalb der gesamten TRATON GROUP. Durch die dezentrale Organisation der Gruppe setzen die Marken ihre Prioritäten, Ressourcen und Methoden individuell, passend zur jeweiligen Unternehmenskultur und -strategie. Basierend auf den Wesentlichkeitsanalysen der Marken werden die Schwerpunkthemen für die TRATON GROUP ermittelt. Ein TRATON Sustainability Board bestehend aus Vertretern der Marken und von TRATON definiert hierbei Mindeststandards für die Gruppe und fungiert als Plattform, um

den Austausch zu fördern. Unsere starken Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) haben die besten Voraussetzungen, um mit ihren Produkten und Dienstleistungen den Transport- und Logistiksektor nachhaltiger zu gestalten. Seit mehr als zehn Jahren ist Nachhaltigkeit bei den Marken der TRATON GROUP fest verankert und wird kontinuierlich und konsequent vorangetrieben.

Im Folgenden stellen wir ausgewählte Beispiele zu den Nachhaltigkeitsaktivitäten unserer Marken vor. Weitere Informationen zur Organisation, Steuerung und Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern finden sich in den Nachhaltigkeitsberichten von Scania und MAN.

Konsequenter Klimaschutz

Die TRATON GROUP bekennt sich zu den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen und insbesondere dazu, Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu ergreifen.

Scanias Ziel ist es, die Transformation zu einem nachhaltigen Verkehrssystem voranzutreiben und eine Welt der Mobilität zu schaffen, die für Unternehmen, Gesellschaft und Umwelt besser ist. Um seiner Umweltverantwortung gerecht zu werden, die Vorgaben des Pariser Abkommens zu erreichen und die globale Erderwärmung zu begrenzen, hat sich Scania ehrgeizige Ziele gesetzt. Die Ziele wurden von der sogenannten „Science Based Targets initiative“ (SBTi) offiziell anerkannt und bestehen aus zwei getrennten Zielen: Das erste Ziel ist die Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem eigenen Betrieb von Scania (Scope 1 und 2) um 50% bis 2025 mit 2015 als Basisjahr – gemessen in absoluten Zahlen.

Da in der Regel über 90% der Treibhausgasemissionen während der Nutzung eines Fahrzeugs entstehen, bezieht sich das zweite Ziel auf die Nutzungsphase von Scania-Fahrzeugen (Scope 3). Scania plant die Emissionen, die sich aus der Nutzung von Scania-Fahrzeugen auf Kundenseite ergeben, zwischen 2015 und 2025 um 20% zu reduzieren. Dieses Ziel ist ein Intensitätsziel und wird als CO₂/km aus einer Well-to-Wheel-Perspektive gemessen, sodass die Produktion des Kraftstoffs ebenfalls berücksichtigt wird.

Bereits im Jahr 2011 hat MAN eine gruppenweite Klimastrategie verabschiedet. Sie umfasst das verbindliche Ziel, bis 2020 die absoluten CO₂-Emissionen an den Produktionsstandorten von MAN um 25 % im Vergleich zum Jahr 2008 zu senken. Dieses Ziel konnte bereits 2018 vorzeitig erreicht werden, mit einer Reduktion um 26 % im Vergleich zu 2008. Vor dem Hintergrund der verstärkten Nutzung erneuerbarer Energien und der Einführung neuer Energieversorgungskonzepte hat MAN im Jahr 2020 die neue, aktualisierte und weiterentwickelte MAN-Klimaschutzstrategie verabschiedet. Diese sieht vor, bis 2025 die CO₂-Emissionen in der Produktion um 50 % im Vergleich zu 2015 zu senken. Darüber hinaus wird die Umstellung auf eine CO₂-neutrale Produktion bis zum Jahr 2030 angestrebt.

Nachhaltigkeit und das Bewusstsein für den respektvollen und schonenden Umgang mit der Umwelt sind in der TRATON GROUP strategische Kernthemen. Zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens hatten die Institutionen der Europäischen Union bereits im 1. Halbjahr 2019 erstmals eine CO₂-Regulierung für schwere Lkw mit einem Gewicht über 16 t beschlossen. Lkw-Hersteller müssen den CO₂-Ausstoß ihrer Neuwagenflotte in der EU bis 2025 um 15 % senken. Bis 2030 gilt eine Reduktionsvorgabe von 30 %. Die Vergleichsperiode für alle Reduktionsziele ist der Zeitraum vom 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020. Die TRATON GROUP bekennt sich vollständig zu einer weiteren Reduzierung der durch Nutzfahrzeuge verursachten Treibhausgas-Emissionen.

Zukunftsfähige Lösungen

Scania setzt sich für ein fossilfreies kommerzielles Transportsystem ein und Elektrofahrzeuge sind ein entscheidender Teil dieses Weges. Im September 2020 brachte Scania den ersten vollelektrischen Lkw auf den Markt. Mit einer Reichweite von bis zu 250 Kilometern kann dieser Elektro-Lkw ganztägig betrieben und in seinem Heimatdepot über Nacht vollständig aufgeladen werden. Für eine größere Reichweite kann die Batterie während einer Pause oder bei natürlichen Stopps im Betrieb schnell und ausreichend geladen werden.

Um urbane Mobilität schadstoffarm und möglichst frei von lokalen Emissionen zu gestalten, treibt MAN die Elektrifizierung seiner Nutzfahrzeuge weiter voran. Der vollelektrische Transporter MAN eTGE erfüllt alle wesentlichen Anforderungen, die an den innerstädtischen Lieferverkehr der Zukunft hinsichtlich lokaler Emissionen und Geräuscherzeugung gestellt werden. Das Fahrzeug erfüllt die Förderkriterien

des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) mit Blick auf die Gesamtbetriebskosten (TCO) in gleichem Maße wie die Dieselvarianten. Im Rahmen des Europäischen Transportpreises für Nachhaltigkeit 2020 (European Transport Sustainability Award) wurde der MAN eTGE von der Fachzeitschrift „Transport“ als Europas nachhaltigstes Fahrzeug in der Kategorie „Transporter und Lieferwagen“ ausgezeichnet.

VWCO arbeitet an der nächsten Transportgeneration. Mit der Gründung des wegweisenden „e-Consortiums“ am Entwicklungs- und Produktionskomplex Resende in Brasilien wurden wichtige Weichen dafür gestellt. Das Geschäftsmodell bindet neue Partnerunternehmen ein, die auch außerhalb des Werks beim Kunden tätig sind. Das „e-Consortium“ umfasst alle Aspekte der Fertigung und des Betriebs von Elektro-Lkw. Von der lokalen Komponentenentwicklung bis zur Errichtung der für die Produktion notwendigen Infrastruktur deckt es den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge ab. Dazu gehört auch die Entsorgung der Batterie nach dem Ende ihrer Nutzungsdauer. Das Konzept von VWCO ist weltweit das erste eines Lkw-Herstellers, das ein komplettes Unterstützungskonzept aus Produkten und Dienstleistungen für seine Elektro-Lkw bietet.

Die Global-Champion-Strategie von TRATON

Die TRATON GROUP verfolgt das Ziel, durch weltweite Präsenz und kundenfokussierte Innovationen einen „Global Champion“ und damit eines der profitabelsten Unternehmen der Transport- und Logistikbranche zu schaffen. Die TRATON GROUP wurde 2015 gegründet und vereint die drei führenden Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) unter einem Dach. Das übergeordnete Ziel von TRATON ist es, unsere Marken in die Lage zu versetzen, ihre Kunden mit den besten Produkten, Dienstleistungen und Lösungen zu bedienen. Vor diesem Hintergrund implementiert die TRATON GROUP ihre Global-Champion-Strategie. Dabei sucht TRATON immer die Balance aus den drei Ps: „People, Planet and Performance“.

Die Global-Champion-Strategie von TRATON besteht aus vier zentralen Säulen: **(i) Markenleistung** – profitables Wachstum und gesteigerte Leistungsfähigkeit unserer Marken Scania, MAN und VWCO. **(ii) Zusammenarbeit & Synergieeffekte** – und

deren Nutzung über unsere Marken hinweg, **(iii) weltweite Expansion**, um Skaleneffekte weiter zu steigern, und **(iv) kundenfokussierte Innovation**, um den zukünftigen Herausforderungen unserer Branche zu begegnen und den Wandel des Transportwesens gestalten zu können. Die Global-Champion-Strategie der TRATON GROUP basiert auf den gemeinsamen Werten und Überzeugungen des Unternehmens, d. h. auf Kundenorientierung, Entschlossenheit, Respekt, Teamgeist und Integrität.

Durch die Umsetzung der Global-Champion-Strategie möchte die TRATON GROUP ihr strategisches Ziel einer bereinigten Operativen Rendite von 9,0% über den Geschäftszyklus erreichen.



(i) Markenleistung

Die führenden Marken der TRATON GROUP – Scania, MAN und VWCO – bilden die Grundlage des Konzerns. Im Fokus der Marken steht der Erhalt und Ausbau des Geschäfts in den wichtigsten Märkten des Konzerns. Dies beinhaltet die Behauptung führender Marktpositionen in Europa und Brasilien sowie die Erzielung weiteren Wachstums durch eine Erhöhung der Marktanteile in bereits erschlossenen und durch den Eintritt in neue Märkte. Hierbei sollen die Marken der TRATON GROUP in der Zukunft eine größere Ergebnisverantwortung bekommen, um die angestrebten operativen Renditen über den Zyklus der Nutzfahrzeugbranche hinweg erreichen zu können.

Unserer Überzeugung nach werden die neuen Lkw-Generationen der einzelnen Marken der TRATON GROUP – deren direkte Vorläufer bei Scania 1995, bei MAN im Jahr 2000 und bei VWCO 2005 eingeführt wurden – die Technologie- und Innovationsführerschaft des Konzerns weiter ausbauen. Dies wiederum wird positive Auswirkungen auf Kundenzufriedenheit, Umsatzerlöse und Marktpenetration mit sich bringen. Die Fahrzeuge der neuen Generationen zielen auf eine Reduzierung der Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership – TCO) des Kunden durch geringeren Kraftstoffverbrauch, höhere Laufzeiten und höhere Sicherheit ab. Darüber hinaus sieht sich die TRATON GROUP vor dem Hintergrund einer großen und weiter wachsenden Fahrzeugflotte in einer guten Position, die Umsatzerlöse im After-Sales-Bereich weiter zu steigern.

Die Marken verfolgen vor allem das Ziel, ihre Profitabilität zu verbessern und die gesteckten Renditeziele zu erreichen. Nach unserer Einschätzung ist das Potenzial hinsichtlich einer Verbesserung der Markenleistung und der Profitabilität der TRATON GROUP noch nicht ausgeschöpft. Entsprechend arbeiten die Marken an zusätzlichen Programmen zur Verbesserung ihrer Ertragskraft. Um weiter in die Zukunftsfelder alternative Antriebe, Digitalisierung und Automatisierung investieren zu können, muss MAN zunächst einen umfassenden Restrukturierungsprozess durchlaufen. Ziel ist eine nachhaltige Verbesserung der Ertragslage. Auch Scania und VWCO arbeiten stetig daran ihre selbstgesteckten Ziele zu erreichen.

(ii) Zusammenarbeit & Synergien

Im Rahmen der Global-Champion-Strategie des Konzerns plant die TRATON GROUP, die Zusammenarbeit zwischen den Marken langfristig weiter zu verbessern. Diese Zusammenarbeit zielt auf die konzernmarken- und partnerübergreifende Nutzung von Synergieeffekten ab und wird unseres Erachtens nach ebenfalls einen Beitrag zur Profitabilität leisten. Hierzu soll insbesondere eine weitere Bündelung der Einkaufskraft einen Beitrag leisten.

Die TRATON GROUP strebt die Nutzung von Synergien in fünf Bereichen an:

- Einkauf (inklusive „lead buying“ von Teilen und Komponenten)
- Modularisierung und Komponenten (Erhöhung des Anteils gemeinsam genutzter Komponenten in verschiedenen Produkten)
- Gemeinsamer Antriebsstrang (insbesondere gemeinsame Motorenplattformen, Abgasnachbehandlung, Getriebe und Achsen)
- Neue Technologien (gemeinsamer elektrischer Antriebsstrang, Autonomes Fahren)
- Produktionsstandorte und Logistik (Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks im Hinblick auf Anlagen und Logistikprozesse)

In diesen Kategorien wurde eine Vielzahl von Projekten ins Leben gerufen, um die identifizierten Synergien zu heben.

(iii) Globale Expansion

Im Zuge ihrer globalen Expansion unterhält die TRATON GROUP strategische und langfristige Partnerschaften mit ausgewählten Unternehmen, um alle wesentlichen und ertragsstarken Lkw-Märkte für das Unternehmen zu erschließen. Während sich die Aktivitäten der TRATON GROUP hauptsächlich auf die Märkte in Europa, Südamerika, den Nahen Osten, Afrika und Asien konzentrieren, operieren die Beteiligungen Navistar und Sinotruk primär in Nordamerika bzw. China. Der strategische Partner Hino Motors ist im Wesentlichen in Japan, Südostasien und Nordamerika aktiv.

Aus Sicht der TRATON GROUP stärken die strategischen Partnerschaften die Positionierung des Konzerns auf dem Weg zum Global Champion in der Nutzfahrzeugbranche. Diese strategischen Allianzen unterstützen die TRATON GROUP bei der

Erschließung wesentlicher Märkte sowie der Nutzung von Skaleneffekten und Synergien, insbesondere in den Bereichen Antriebsstrangtechnologie, neue technologische Innovationen und Einkauf.

Ein wichtiger Meilenstein in Bezug auf TRATONs globale Expansion war die Unterzeichnung einer bindenden Vereinbarung (Merger Agreement) mit Navistar über den Erwerb aller ausstehenden und nicht von TRATON gehaltenen Navistar Aktien zu einem Barpreis von 44,50 USD je Aktie. Die Transaktion baut auf der bisherigen Erfolgsgeschichte der strategischen Partnerschaft mit Navistar auf, indem sie TRATON's starke Position in Europa und Südamerika mit der Präsenz von Navistar in Nordamerika ergänzt. So würde gemeinsam ein globales Unternehmen entstehen, das in der Lage wäre, von optimierten Leistungen der Marken, erhöhter Innovationskraft und branchenführenden Fähigkeiten zu profitieren. Des Weiteren haben unsere Marken Scania und MAN das Ziel, ihre Präsenz im chinesischen Markt weiter zu etablieren. Dazu hat Scania in einem ersten Schritt eine Investition in eine eigene Lkw-Produktionsstätte in Rugao in der Provinz Jiangsu getätigt.

(iv) Kundenfokussierte Innovation

Wir erwarten, dass ein Global Champion den technologischen Herausforderungen der Zukunft erfolgreich begegnen und Chancen in Verbindung mit den drei Megatrends nutzen kann, die derzeit für den Wandel in der Transportbranche maßgeblich sind: Globalisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. In den Bereichen Autonomes Fahren, Vernetzung und Elektrifizierung/alternative Antriebe entwickelt die TRATON GROUP Lösungen, die diese Megatrends adressieren. Diese Lösungen sollen Ineffizienzen beseitigen, Mehrwert für den Kunden generieren und die Gesamtbetriebskosten, die für den Kunden ein zentraler Faktor hinsichtlich der Kaufentscheidung sind, reduzieren. Bei der Entwicklung neuer Technologien werden sich die Marken künftig noch stärker fokussieren, um schneller und effizienter zu werden. Besonders im Fokus ist hierbei der Bereich E-Mobilität, in dem TRATON plant von 2021 bis 2025 insgesamt 1,6 Mrd € zu investieren.

Für TRATON ist Nachhaltigkeit die Voraussetzung für unternehmerischen Erfolg. Durch den Ausbau klimafreundlicher Technologie bei den Antrieben und neuer technologischer Lösungen, um Transport effizienter zu gestalten, will TRATON einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Highlights des Jahres 2020

Die TRATON GROUP hat bei ihrer Global-Champion-Strategie im Jahr 2020 neue Meilensteine erreicht. Schon seit der Gründung des noch jungen Unternehmens verfolgt sie das Ziel, auf allen relevanten Weltmärkten vertreten zu sein. Auf dem wichtigen nordamerikanischen Markt wurde dazu bereits 2017 eine strategische Partnerschaft mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar geschlossen, die seither große Vorteile im Einkauf und durch die Integration neuer Technologien gebracht hat. Ende Januar 2020 hat der Vorstand der TRATON GROUP beschlossen, mit einem Übernahmeangebot für Navistar den nächsten logischen Schritt im US-Markt zu gehen.

TRATON ist überzeugt davon, dass die Gruppe mit Navistar gemeinsam besser aufgestellt ist, um den Herausforderungen durch neue Regulierungen und sich dynamisch entwickelnder Technologien in den Bereichen digitale Vernetzung, Antrieb und autonomes Fahren zu begegnen. Der Zusammenschluss von TRATONs starker Position in Europa und der erheblichen Präsenz in Südamerika mit Navistar's Präsenz in Nordamerika bietet die Chance, ein führendes Unternehmen mit globaler Reichweite und komplementären Fähigkeiten zu schaffen.

Anfang November 2020 wurde zwischen beiden Partnern eine bindende Vereinbarung getroffen. Sie sieht vor, dass die TRATON SE alle ausstehenden und nicht bereits von TRATON gehaltenen Stammaktien von Navistar zu einem Barpreis von 44,50 USD je Stammaktie erwirbt. TRATON besaß zum Ende des Berichtsjahres 16,7% der ausstehenden Stammaktien von Navistar.

Der Vollzug der Transaktion ist für Mitte 2021 angestrebt und unterliegt der Zustimmung durch die Navistar-Aktionäre, den üblichen Vollzugsbedingungen sowie regulatorischen Genehmigungen. Die wesentlichen Anteilseigner Icahn Capital LP und MHR Fund Management LC haben bereits zugestimmt, mit ihren Anteilen für die Transaktion zu stimmen.

Innovationen voranzutreiben ist ein weiterer Pfeiler der Global-Champion-Strategie. Auf dem zukunftsweisenden Feld der alternativen Antriebe ist TRATON im Jahr 2020 ein wichtiger Erfolg gelungen. TRATON und Hino Motors haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft eine Joint-Venture-Vereinbarung über die Planung und Bereitstellung von E-Mobilitätsprodukten unterzeichnet. TRATON und Hino werden ihre Kräfte bündeln, um die Entwicklung der Elektromobilität mit batterieelektrischen Fahrzeugen, Brennstoffzellenfahrzeugen und Komponenten voranzutreiben. Darüber hinaus sollen gemeinsame Plattformen für Elektrofahrzeuge mitsamt Software und Schnittstellen entwickelt werden. Durch ihre Zusammenarbeit werden TRATON und Hino die Vorlaufzeiten für E-Mobilitätsprodukte mit Batterie- und Brennstoffzellentechnologie verkürzen.

Um beim autonomen Transport der Zukunft eine führende Rolle einzunehmen, hat TRATON im Jahr 2020 zudem mit dem US-amerikanischen Start-up TuSimple eine weltweite Partnerschaft geschlossen. Als erste Partnerschaft dieser Art in Europa bringt sie einen globalen Nutzfahrzeughersteller und einen Produzenten von Technologien für das hochautomatisierte Fahren der Autonomiestufe 4 (L4) zusammen. In einem gemeinsamen Entwicklungsprojekt nehmen TRATON und TuSimple im Frühjahr 2021 eine erste Hub-to-Hub-Route zwischen Södertälje und Jönköping in Schweden in Betrieb, auf der Lkw von Scania auf der sogenannten SAE-Stufe 4 fahren, bei der fast ausschließlich Systeme dauerhaft das Fahren übernehmen. Im Rahmen der Partnerschaft hat TRATON zudem eine Minderheitsbeteiligung an TuSimple übernommen.

Nach dem Börsengang der TRATON SE am 28. Juni 2019 fand am 23. September 2020 die erste Publikums-Hauptversammlung des Unternehmens statt. Dabei wurde die Auszahlung einer Dividende von 1 € je Aktie beschlossen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie entschied sich TRATON für eine virtuelle Hauptversammlung.

Scania

Scania hat seine Position als eines der führenden Unternehmen der Nutzfahrzeugbranche im Bereich alternativer Antriebe mit der Einführung des ersten vollelektrischen Lkw untermauert. Scantias E-Truck wurde für den Einsatz im städtischen Umfeld entwickelt und bietet eine elektrische Reichweite von 250 Kilometern. Zudem hat Scania auch einen Hybrid-Lkw präsentiert, der es auf 60 Kilometer elektrische Reichweite bringt.

Die neuen Produkte im Bereich alternativer Antriebe zahlen auf Scantias Klimaziele ein, die 2020 offiziell von der SBTi bestätigt worden sind. Dieser Erfolg wurde Scania als erstem großen Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen zuteil. Scania hat sich verpflichtet, einen Beitrag zur Erreichung des Pariser Klimaschutzziels, einer Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5° C über dem vorindustriellen Niveau zu leisten. Scania wird die CO₂-Emissionen der eigenen Geschäftstätigkeit bis 2025 um 50 % senken und die Emissionen der Scania-Produkte im gleichen Zeitraum um 20 % reduzieren.

Zur Minderung des CO₂-Ausstoßes in der Fahrzeugflotte von Scania tragen auch Fahrzeuge mit Wasserstofftechnologie bei. Der norwegische Großhändler ASKO testet wasserstoffbetriebene Scania-Lkw mit Brennstoffzellen-Elektroantrieb.

Scania will bei der Elektrifizierung der Modellpalette weiter rasch voranschreiten und plant deshalb, in den kommenden Jahren weit über 1 Mrd SEK in ein Batteriemontagewerk in Södertälje zu investieren. Der erste Schritt ist eine 18.000 Quadratmeter große Anlage, mit deren Bau Anfang 2021 begonnen wird und die bis 2023 voll betriebsbereit sein soll. Das Werk, das in direkter Nachbarschaft des Chassis-Montagewerks in Södertälje errichtet wird, wird Batteriemodule und Batteriepacks aus Zellen montieren, die von der Firma Northvolt geliefert werden. Aus den montierten Packs werden Batteriesysteme, die auf die Modulfertigung von Scania zugeschnitten sind.

Zudem will Scania seine Präsenz auf dem chinesischen und asiatischen Markt deutlich ausbauen. Dazu hat Scania in einem ersten Schritt eine Investition in eine eigene Lkw-Produktionsstätte in Rugao in der Provinz Jiangsu getätigt, 150 Kilometer nordwestlich von Schanghai. Der Beginn der Serienproduktion ist für Anfang 2022 geplant. Scantias langfristige substanzielle Investitionen in China umfassen

auch den Aufbau von Forschung und Entwicklung vor Ort und stellen sicher, dass die TRATON GROUP auf dem größten Nutzfahrzeugmarkt der Welt künftig stärker vertreten ist.

MAN

Erstmals nach 20 Jahren hat MAN Truck & Bus eine umfassend neu entwickelte Lkw-Generation präsentiert. Sie ist konsequent an den sich ändernden Bedürfnissen der Transportbranche ausgerichtet und setzt Maßstäbe bei Assistenzsystemen, Fahrerorientierung und digitaler Vernetzung. Dank verbesserter Konzepte bei Antriebsstrang, Aerodynamik und dem Effizienz-Assistenten MAN EfficientCruise verbraucht die neue Lkw-Generation, wie der TÜV Süd bestätigt hat, bis zu 8 % weniger Kraftstoff als die bisherige Fahrzeuggeneration. Der MAN TGX wurde von 24 Fachjournalisten aus der ganzen Welt zum „International Truck of the Year 2021“ gekürt. Die Auszeichnung gilt als einer der wichtigsten Preise in der Transportbranche.

MAN Truck & Bus hat 2020 auch im Bussegment eine Premiere gefeiert. Der für den Stadtverkehr optimierte vollelektrische MAN Lion's City 18 E startete im April in den Verkauf. Bis zu 120 Fahrgäste bringt der 18 Meter lange Elektro-Gelenkbus sicher, komfortabel und lokal emissionsfrei ans Ziel. Seine Premiere im Linienbetrieb wird der Elektro-Gelenkbus 2021 in Barcelona und Köln haben. Als Solobus mit 12 Metern Länge konnte der MAN Lion's City E bereits renommierte Designpreise einfahren.

In Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen hat MAN Truck & Bus 2020 im Zuge der COVID-19-Pandemie den MAN TGE zu einem innovativen Diagnostikfahrzeug umgebaut. Die darin eingesetzten molekular diagnostischen PCR-Testgeräte liefern die Ergebnisse des Nasen- oder Rachenabstrichs innerhalb von nur 39 Minuten. Bis zu 800 Tests können täglich durchgeführt und direkt im Fahrzeug ausgewertet werden.

2020 hat MAN Truck & Bus eine Roadmap für emissionsfreien Transport präsentiert, die Zero-Emission Roadmap. Mit Elektroantrieb und Wasserstofftechnologie soll die CO₂-freie Mobilität vorangetrieben werden. Im ÖPNV und Verteilerverkehr wird der Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge bereits nachgefragt. Hierfür bietet MAN Truck & Bus bereits den Stadtbus MAN Lion's City E, den eTGE sowie den elektrischen Verteiler-Lkw eTGM in Serie. Der voll elektrische Lkw der neuen Generation

soll den Kunden ab dem Jahr 2023 ausgeliefert werden. Für den Fernverkehr stellt Wasserstoff eine gute ergänzende Option als alternativer Kraftstoff dar. An dieser Technologie arbeitet MAN bereits in Vorentwicklungsprojekten. Schon 2021 sollen Prototypen-Fahrzeuge hergestellt werden. MAN erprobt hierbei sowohl den Einsatz von Brennstoffzellen als auch den von Wasserstoff-Verbrennungsmotoren.

Mit der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und der Technischen Hochschule Nürnberg hat MAN Truck & Bus eine Kooperationsvereinbarung zur Forschung und Entwicklung von wasserstoffbasierten Fahrzeugantrieben geschlossen. Erstmals werden Hochschulwissenschaftler und Studierende dabei gemeinsam mit den Entwicklern eines Fahrzeugherstellers auf dessen Werksgelände ein gemeinsames Labor sowie Prüfstände zur Erforschung der Wasserstofftechnologie betreiben. Mit dem Wasserstoff-Campus legt das MAN-Dieselmotorenwerk Nürnberg den Grundstein für die erfolgreiche Transformation hin zu alternativen Antrieben.

Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO)

VWCO hat das Produktportfolio im Jahr 2020 um sein bislang größtes Lkw-Modell erweitert. Das neue Modell Meteor kommt im Schwerlastbereich zum Einsatz, einem Sektor, der im brasilianischen Markt besonders stark wächst. Für die neue Familie der Schwerlast-Lkw wurden 1 Mrd R\$ investiert und eine neue Montagelinie in Brasilien gebaut. Vier Jahre Entwicklungszeit und mehr als 20 Prototypen wurden auch dazu genutzt, die Fahrzeugeigenschaften zu verbessern und dadurch die Gesamtbetriebskosten (TCO) weiter zu senken. Obwohl der Meteor das jüngste Modell im Portfolio von VWCO ist, hat er bereits für einen Rekord der Marke gesorgt. Das ein millionste Fahrzeug, das von den VWCO-Bändern gelaufen ist, war ein VW Meteor.

Neben dem neuen Modell Meteor feierte auch das Erfolgsmodell VW Constellation mit der neuen Generation des 13-Liter-MAN-Motors D26, der jetzt in Brasilien produziert wird, Premiere. Auch der Meteor wird von diesem Motor angetrieben.

Im Bereich alternativer Antriebe hatte VWCO bereits im Jahr 2019 eine wichtige Vereinbarung mit Ambev getroffen, dem größten Getränkehersteller in Lateinamerika. VWCO wird im Jahr 2021 mit der Lieferung der ersten 100 Elektro-Lkw des Typs e-Delivery beginnen. 2020 wurde dieses Projekt bei VWCO planmäßig vorangetrieben. Ab der zweiten Hälfte des Jahres 2021 wird Ambev die e-Delivery in São Paulo und Rio de Janeiro einsetzen. Der Getränkehersteller hat die Absicht, bis 2023 1.600 e-Delivery abzunehmen.

| | |
|--|-----------|
| Zusammengefasster Lagebericht der TRATON SE, München, vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 | 33 |
| Grundlagen der TRATON GROUP | 34 |
| 1. Geschäftstätigkeit und Organisation | 34 |
| 2. Forschung und Entwicklung | 34 |
| 3. Finanzielle Steuerung | 36 |
| Wirtschaftsbericht | 38 |
| 1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen | 38 |
| 2. Wechselkurse | 41 |
| 3. Marktumfeld | 41 |
| 4. Zielerreichung 2020 | 42 |
| 5. Ertragslage | 42 |
| 6. Finanzlage | 47 |
| 7. Vermögenslage | 54 |
| 8. Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage | 56 |
| 9. Akquisitionsvorhaben Navistar | 57 |
| TRATON SE (HGB) | 57 |
| 1. Geschäftsverlauf | 57 |
| 2. Ertragslage | 58 |
| 3. Vermögens- und Finanzlage | 59 |
| 4. Chancen und Risiken | 60 |
| 5. Vergütung des Vorstands | 60 |
| 6. Prognosebericht | 60 |
| Prognose-, Chancen- und Risikobericht | 60 |
| 1. Prognosebericht | 60 |
| 2. Chancen- und Risikobericht (enthält den Bericht nach § 289 Abs. 4 HGB) | 63 |
| Ereignisse nach dem 31. Dezember 2020 | 75 |
| Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2020 | 75 |
| 1. Vergütungsbericht | 75 |
| 2. Erklärung zur Unternehmensführung | 95 |
| 3. Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht | 104 |
| 4. Abhängigkeitsbericht | 104 |
| 5. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB | 104 |

ZUSAMMEN- GEFASSTER LAGEBERICHT

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DER TRATON SE, MÜNCHEN, VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

Grundlagen der TRATON GROUP

1. Geschäftstätigkeit und Organisation

Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Mit der Global-Champion-Strategie verfolgt TRATON das Ziel, durch profitables Wachstum und Synergien, globale Expansion und kundenfokussierte Innovationen einen Global Champion der Transport- und Logistikbranche zu schaffen. Zusammen mit den Partnern Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar) (Anteil von 16,7%), Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk) (Anteil von 25% plus 1 Aktie) und Hino Motors, Ltd., Tokio/Japan (Hino Motors) bildet die TRATON GROUP eine starke gemeinsame Plattform. Sie ist Basis für zukünftige Synergien, vor allem im Einkauf.

Die TRATON GROUP wurde 2015 gegründet, um die Aktivitäten der drei Nutzfahrzeugmarken der Volkswagen AG, Wolfsburg, zu bündeln. Dabei wurde die Organisation gezielt auf Nutzfahrzeuge ausgerichtet.

Die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP gliedert sich in die zwei berichtspflichtigen Segmente Industriegeschäft (Industrial Business) und Finanzdienstleistungen (Financial Services). Das Segment Industrial Business enthält die drei Operativen Einheiten Scania Vehicles & Services (Bezeichnung als Marke: Scania), MAN Truck & Bus (Bezeichnung als Marke: MAN) und VWCO sowie Holdinggesellschaften und

die konzerneigene Digitalmarke RIO. Das Segment Financial Services besteht ausschließlich aus Scania Financial Services und bietet den Kunden ein breites Spektrum an Finanzdienstleistungen, darunter Händler- und Kundenfinanzierungen, Leasing- und Versicherungsprodukte. Insgesamt arbeiten rund 82.600 Menschen für die TRATON GROUP.

Die Fahrzeugmarken der TRATON GROUP sind klar positioniert:

- Die Marke Scania ist als Premium-Innovationsführer für nachhaltige Transportlösungen positioniert.
- Die Marke MAN ist ein verlässlicher Business-Partner, der es sich zum Ziel gesetzt hat, das Geschäft seiner Kunden zu vereinfachen und ein Komplettangebot bereithält vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw.
- VWCO bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte in Lateinamerika und Afrika.

Elementarer Teil des Geschäftszwecks des Konzerns ist die Steuerung und Weiterentwicklung einer vernetzten und leistungsfähigen Organisation, die stärker ist als die Summe ihrer Teile. Die TRATON GROUP wurde deshalb mit einer klaren Matrix-Organisation aufgestellt. Geführt wird das Unternehmen von einem erfahrenen Vorstandsteam, das sich sowohl aus den Gruppenfunktionen Chief Executive Officer (CEO), Chief Financial Officer (CFO), Chief Operating Officer (COO) als auch aus den CEOs der drei Fahrzeugmarken zusammensetzt.

Die Kernbereiche der TRATON GROUP sind auf die Standorte München, Deutschland, und Södertälje, Schweden, verteilt und somit nah an den Marken MAN und Scania. Ein weiterer wichtiger Standort ist São Paulo, Brasilien, der Hauptsitz der Marke VWCO. In Södertälje werden zusätzlich zur Forschung und Entwicklung auch der Einkauf, die strategische Produktplanung sowie die Produktionssteuerung für die gesamte TRATON GROUP koordiniert.

2. Forschung und Entwicklung

Die TRATON GROUP entwickelt innovative Lösungen und Produkte, die auf die Anforderungen des Marktes und der Kunden zugeschnitten sind.

Im Geschäftsjahr 2020 beliefen sich die primären Entwicklungskosten auf 1,2 Mrd € (1,4 Mrd €). Sie lagen damit erheblich unter dem Niveau des Vorjahres. Die COVID-19-Pandemie erforderte eine Priorisierung der laufenden Entwicklungsprojekte. Darüber hinaus trugen geringere Ausgaben für die neuen Lkw-Generationen als im Vorjahr zu diesem Rückgang bei. Die Markteinführung der neuen Lkw-Generation von MAN Truck & Bus erfolgte im Februar 2020. Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) hat seinen neuen Schwerlast-Lkw Meteor im September der Öffentlichkeit vorgestellt.

Unabhängig von den insgesamt niedrigeren primären F&E-Kosten hat die TRATON GROUP auch im Berichtsjahr 2020 mit Priorität an der Entwicklung der markenübergreifenden schweren Antriebsplattform CBE („common based engine“) mit 13 Litern Hubraum gearbeitet. Darüber hinaus richten unsere Marken ihr Produktportfolio weiterhin konsequent auf elektrische Antriebe aus, was sich auch im Anstieg der in Forschung und Entwicklung beschäftigten Mitarbeiter zum Jahresende 2020 widerspiegelt.

Scania hat 2020 seine künftigen Elektro- und Plug-in-Hybrid-Lkw vorgestellt und damit den Anspruch der Marke unterstrichen, eine führende Rolle bei der Transformation der Transport- und Logistikbranche einzunehmen. Der Weg hin zu mehr Nachhaltigkeit wird durch das wachsende Angebot an alternativen Antrieben forciert. Der vollelektrische Lkw der Marke Scania für den städtischen Liefer- und Verteilerverkehr verfügt über 165 – 300 kWh starke Batteriepakete für einen Elektromotor mit einer Leistung von 230 kW. Damit erzielt er eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern. Scantias Plug-in-Hybrid-Lkw bietet die Möglichkeit, bis zu 60 Kilometer elektrisch zu fahren. In den kommenden Jahren wird Scania weiter an der Entwicklung rein elektrisch betriebener Lkw für alle Anwendungen arbeiten, inklusive Langstrecke und Baustellenverkehr. Seit Anfang Juli 2020 testet Scania außerdem mit Stromabnehmer ausgestattete R450 Hybrid-Lkw auf einem Abschnitt der Autobahn A5 bei Frankfurt im Oberleitungsbetrieb. Mit dem Modell Citywide hat Scania darüber hinaus einen batterie-elektrisch angetriebenen Bus im Angebot, der bis zu 105 Fahrgästen Platz bietet.

Der MAN eTGM fährt bereits zu 100% elektrisch. Er ist für klimafreundlichen und besonders energie- und kosteneffizienten Einsatz im innerstädtischen Waren- und Lieferverkehr gedacht. Der MAN eTGM wurde mit dem „Europäischen Transport-

preis für Nachhaltigkeit 2020“ ausgezeichnet und ist bereits in Kleinserie erhältlich. Auch bei Stadtbussen verfügt MAN mit dem Lion's City 12 E (Solobus, 12 m Länge) und der längeren Gelenkbusversion, dem Lion's City 18 E, über elektrische Modelle.

VWCO entwickelt gemeinsam mit Partnern in Brasilien ein komplettes Infrastrukturnetzwerk rund um Elektro-Lkw – von der Fertigung über die Ladeinfrastruktur bis hin zum Lifecycle-Management der Batterien.

Der Trend hin zu alternativen Antrieben ist unumkehrbar. TRATON hat sich entsprechend positioniert: Wir wollen hier eine Führungsposition einnehmen. Der Klimaschutz ist für uns ein elementares Ziel. Dieser Anspruch manifestiert sich auch in unserer Planung. Im Zeitraum 2021 bis 2025 werden wir insgesamt 1,6 Milliarden Euro in Elektromobilität investieren und damit den Anteil der Elektromobilität an unseren Produktentwicklungsbudgets verdoppeln. Die Aufwendungen für konventionelle Antriebe werden entsprechend sinken.

Mit unserem strategischen Partner Hino Motors aus Japan haben wir 2020 eine Vereinbarung zu einem Joint Venture im Bereich Elektromobilität unterzeichnet. Dies betrifft sowohl batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge als auch Komponenten. Darüber hinaus wollen wir gemeinsame Plattformen für Elektrofahrzeuge inklusive Software und Schnittstellen entwickeln.

Auf dem wichtigen Zukunftsfeld „Autonomes Fahren“ hat sich die TRATON GROUP im Jahr 2020 mit einer strategischen Partnerschaft verstärkt. Mit TuSimple Cayman Ltd. arbeiten wir nun bei der Entwicklung autonom fahrender Lkw zusammen. In einem gemeinsamen Entwicklungsprojekt nehmen wir eine erste Hub-to-Hub-Route zwischen Södertälje und Jönköping in Schweden in Betrieb. Dort fahren Lkw von Scania hochautomatisiert auf der Stufe 4. Auf dieser Stufe übernehmen Systeme dauerhaft die Führung des Lkw. Der Fahrer greift nach Aufforderung nur dann ein, wenn bestimmte Fahraufgaben durch die Systeme nicht mehr bewältigt werden können. Diese Technologie wird allen Marken der TRATON GROUP zur Verfügung stehen und soll unseren Weg zum autonomen Fahren weiter beschleunigen.

Die TRATON GROUP hat 2016 ihre digitale Marke RIO ins Leben gerufen, eine offene, cloudbasierte Lösung für das gesamte Transport- und Logistikökosystem. RIO bie-

tet ein Paket an digitalen Dienstleistungen, das sämtliche Akteure in der Lieferkette auf einer Plattform miteinander verbindet. Bei RIO handelt es sich um eine Lösung, die herstellerunabhängig in jedem Fahrzeug zum Einsatz kommen kann. Im Berichtsjahr 2020 hat RIO darüber hinaus die Kooperation mit Volkswagen bei der Digitalisierung der Prozesse der Volkswagen Konzernlogistik weiter intensiviert.

Der neu entwickelte modulare Baukasten, der vom Antriebsstrang bis zum Fahrzeugrahmen die Fahrzeuge im Konzern abdecken soll – inspiriert durch das Baukasten-Modell von Scania – verfolgt das Ziel, zukünftig auch eine leichtere und schnellere kundenindividuelle Konfiguration bei Lkw anderer Konzernmarken zu ermöglichen.

Zusammenfassend ist Innovation für uns durch drei Kernthemen gekennzeichnet: Modularisierung von Komponenten und Produkten, „Software and Systems“ als Inbegriff für die Vernetzung von klassischen und neuen Technologien sowie Geschäftsmodellen, und den Bereich „People and Collaboration“ als Voraussetzung für die Zusammenarbeit über Länder- und Markengrenzen hinweg.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG IM SEGMENT INDUSTRIAL BUSINESS IN ZAHLEN

| in Mio € | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--|--------|--------|-------------|
| Primäre F&E-Kosten | 1.165 | 1.376 | -211 |
| davon: aktivierte Entwicklungskosten | 316 | 467 | -151 |
| Aktivierungsquote (in %) | 27,2 | 34,0 | -6,8 ppt |
| Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten | 265 | 192 | 73 |
| Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten | 1.114 | 1.101 | 13 |
| Umsatzerlöse Industrial Business | 22.156 | 26.444 | -4.289 |
| Primäre F&E-Kosten | 1.165 | 1.376 | -211 |
| F&E-Quote (in %) | 5,3 | 5,2 | +0,1 ppt |
| F&E-Mitarbeiter (Stand 31.12.) | 7.328 | 7.067 | 261 |

3. Finanzielle Steuerung

STEUERUNGSPROZESS IN DER TRATON GROUP

Die TRATON GROUP ist in den Steuerungsprozess des Volkswagen Konzerns eingebunden. Ausgangspunkt für die Steuerung der TRATON GROUP ist die Mittelfristplanung, die einmal jährlich erstellt wird und über einen Zeitraum von fünf Jahren den Kern der operativen Planung abbildet.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt. Diese sind erstens der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt, woraus das Auslieferungsvolumen für die TRATON GROUP abgeleitet wird, zweitens das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik sowie drittens die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in der finanziellen Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung der TRATON GROUP umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen.

Aus der Mittelfristplanung wird das 1. Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über die einzelnen Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen sowie, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das relevante laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolutionierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr erstellt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Anpassung der laufenden Operationen steht somit im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Gleichzeitig wird die aktuelle Vorausschätzung somit zum ständigen möglichen Korrektiv für die folgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

Abgeleitet aus unserer Global-Champion-Strategie sind die bedeutsamsten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der TRATON GROUP:

- Absatz
- Umsatz
- Operative Rendite
- Kapitalrendite im Industrial Business (Return on Investment)
- Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten im Industrial Business
- Sachinvestitionen im Industrial Business
- Cash-Conversion-Rate im Industrial Business

LEISTUNGSKENNZAHLEN DER TRATON GROUP

Neben den Angaben und Kennzahlen, die durch die geltenden Rechnungslegungsstandards vorgegeben sind, veröffentlicht die TRATON GROUP alternative Leistungskennzahlen, die nicht durch allgemein geltende Standards definiert sind. Diese Kennzahlen werden durch bestimmte Anpassungen der Bilanz- oder Gewinn- und Verlustrechnungspositionen ermittelt. Sie vermitteln nach unserer Auffassung relevante Informationen über unser Geschäft und haben das Ziel, eine Vergleichbarkeit der Leistung der TRATON GROUP im Zeitablauf bzw. im Branchenvergleich zu ermöglichen. Im Folgenden werden diese zusammen mit unseren Spitzenkennzahlen erläutert.

Spitzenkennzahlen auf Konzernebene

Folgende Kennzahlen werden auf Konzernebene ermittelt. Die Steuerung der Segmente haben wir ebenfalls an diesen Spitzenkennzahlen ausgerichtet.

Absatz

Der Absatz ist das Abbild unseres Markterfolgs. Er stellt die Zahl an Fahrzeugen dar, die unsere Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus verkaufen. Anhand des Absatzes kontrollieren wir unser Ziel, unsere Position in unseren Kernmärkten zu behaupten.

Umsatz

Das in der Global-Champion-Strategie gesetzte Wachstumsziel stellt auf steigende Umsätze ab. Primär gestützt auf den Absatz spiegelt der Umsatz unseren Markt-

erfolg in finanziellen Zahlen wider. Auch ein starkes After-Sales-Geschäft, die Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen sowie die Finanzdienstleistungen tragen zum Unternehmenswachstum bei.

Operative Rendite

Die Operative Rendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zum Umsatz und drückt den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmenstätigkeit unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes aus. Im Operativen Ergebnis ist das Beteiligungsergebnis nicht enthalten. Die Operative Rendite misst die Profitabilität der TRATON GROUP.

Spitzenkennzahlen für das Industrial Business

Über die Spitzenkennzahlen auf Konzernebene hinaus sind nachfolgende Spitzenkennzahlen zur Steuerung des Segments Industrial Business definiert.

Kapitalrendite im Industrial Business

Die Kapitalrendite stellt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens dar. Sie wird ermittelt, indem das Operative Ergebnis nach Steuern in Bezug zum Investierten Vermögen im Jahresdurchschnitt gesetzt wird. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung für die TRATON GROUP erzielt.

In die Berechnung der Kapitalrendite fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Dieses wird ermittelt, indem pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% auf das Operative Ergebnis des Industrial Business angewendet wird. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Da das Konzept nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement sowie aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst. Die Berech-

nungslogik entspricht der Systematik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet. Eine Berechnung erfolgt nur auf Jahresbasis.

Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten im Industrial Business

Die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten im Industrial Business enthalten sowohl die aktivierten Entwicklungskosten als auch die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungs- und Forschungskosten. Sie umfassen daher Ausgaben von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte und Dienstleistungen.

Sachinvestitionen im Industrial Business

Die Sachinvestitionen im Industrial Business stellen die Investitionen der TRATON GROUP in die Zukunft dar. Sie enthalten die zahlungswirksamen Investitionen in Sachanlagen und in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), wie sie in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden.

Cash-Conversion-Rate im Industrial Business

Um unsere zukunftsgerichteten Ausgaben zu finanzieren, überwachen wir die finanzielle Situation der TRATON GROUP anhand der Cash-Conversion-Rate im Industrial Business. Sie gibt an, welcher Anteil des Ergebnisses nach Steuern als Flüssige Mittel erwirtschaftet wurde, und errechnet sich als Verhältnis aus Netto-Cashflow und Ergebnis nach Steuern. Sofern Netto-Cashflow und/oder Ergebnis nach Steuern negativ werden, verliert die Kennzahl ihre Aussagekraft und wird nicht mehr angegeben. Die Cash-Conversion-Rate wird in Prozent ermittelt.

Weitere Leistungskennzahlen

Bereinigungen des Geschäftsergebnisses

Für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses wird zusätzlich zum berichteten auch ein bereinigtes Operatives Ergebnis ermittelt. Bereinigungen umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können. Darunter fallen insbesondere Kosten für Restrukturierungs- und Strukturmaßnahmen. Entsprechend errechnet sich die Operative Rendite (bereinigt) als das Verhältnis von bereinigtem Operativen Ergebnis zum Umsatz. Die Bereinigungen im Operativen Ergebnis werden ebenso berücksichtigt, um das bereinigte EBITDA zu ermitteln.

Nettoliquidität/-verschuldung

Die Nettoliquidität bzw. Nettoverschuldung ergibt sich aus Flüssigen Mitteln, Wertpapieren, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen, abzüglich Finanzverbindlichkeiten, und gibt den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Flüssigen Mitteln, Wertpapieren, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen an.

Netto-Cashflow

Der Netto-Cashflow setzt sich aus dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit (fortgeführte Bereiche) und dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts (fortgeführte Bereiche) zusammen und gibt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft an.

Eigenkapitalquote der Segmente Industrial Business und Financial Services

Die Eigenkapitalquote gibt den Anteil an, mit dem die Aktiva durch Eigenkapital gedeckt sind. Für die Segmente wird sie aus Sicht eines jeweiligen Segments ermittelt.

Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

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

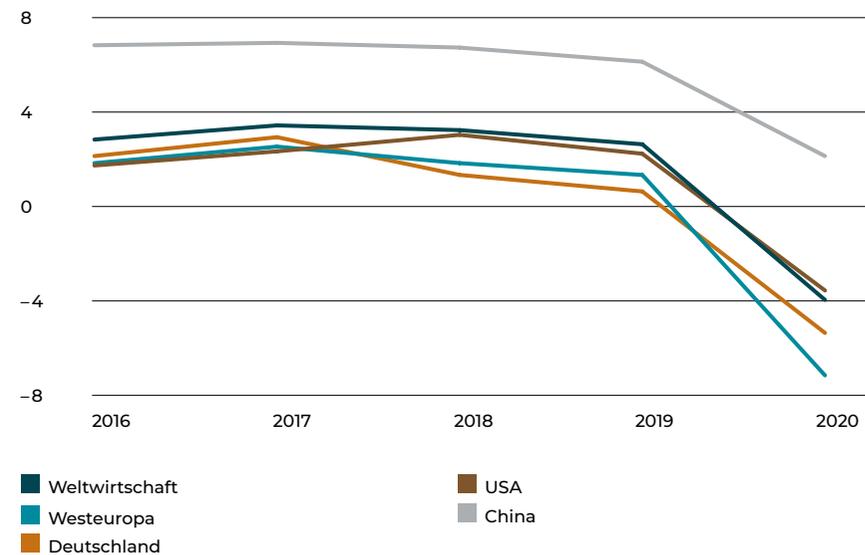
päischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge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

Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von $-4,0\%$ ($+2,6\%$). Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert des Vorjahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung innerhalb des Berichtszeitraums davon abhängig, inwieweit die COVID-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zunahm. Im weltweiten Durchschnitt stiegen die Verbraucherpreise langsamer an als im Jahr 2019, der globale Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2020 mit $-7,2\%$ ($+1,3\%$) insgesamt ein stark rückläufiges Wachstum. Diese Entwicklung war bei nahezu allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Für erhebliche Einschnitte sorgten die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, u.a. durch Grenzschießungen und physische Distanzierung, welche in einigen Staaten sowohl das gesellschaftliche Leben massiv einschränkten als auch die Wirtschaft folgens schwer belasteten. Zwischenzeitlich nahmen die Regierungen vieler Länder dieser Region die Einschränkungen zum Teil wieder zurück, was zu einer schrittweisen wirtschaftlichen Erholung führte. Aufgrund der in vielen Ländern im weiteren Jahresverlauf wieder steigenden Fallzahlen wurden einige dieser Maßnahmen erneut verschärft oder zumindest weiterhin aufrechterhalten. Für Unsicherheit sorgte im Geschäftsjahr 2020 darüber hinaus der ungewisse Ausgang der

Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und die damit verbundenen Fragen nach der künftigen Ausgestaltung der Beziehungen.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas verringerte sich das reale absolute BIP im Jahr 2020 mit $-3,7\%$ ($+2,5\%$) deutlich. Dabei sank die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um $-3,4\%$ ($+2,9\%$) und in Osteuropa um $-4,0\%$ ($+2,0\%$). Diese Entwicklung war ebenfalls in Russland zu beobachten: Die Wirtschaftsleistung der größten Volkswirtschaft Osteuropas schrumpfte um $-4,1\%$ ($+1,3\%$).

In der Türkei konnte sich die Erholung aus dem ersten Quartal nicht fortsetzen – die Wachstumsrate des BIP ging im Gesamtjahr 2020 auf $-0,2\%$ ($+1,0\%$) zurück, blieb aber positiv. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtszeitraum mit $-7,3\%$ ($+0,2\%$) eine stark rückläufige Entwicklung des BIP aus.

DEUTSCHLAND

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit $-5,3\%$ ($+0,6\%$) eine deutlich negative Wachstumsrate. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage am Arbeitsmarkt ist im Verlauf des Jahres eine Vielzahl von Betrieben pandemiebedingt in Kurzarbeit gegangen. Im Zuge der zwischenzeitlichen Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich sowie der von der Regierung beschlossenen Hilfsmaßnahmen verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen im Jahresverlauf zwar, erreichte aber nur vereinzelt das jeweilige Niveau der Vorjahre.

NORDAMERIKA

Das Wachstum der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung ging bei einem dynamischen Infektionsgeschehen innerhalb des Berichtsjahres um $-3,6\%$ ($+2,2\%$) zurück. Zur Stärkung der Wirtschaft vor dem Hintergrund der Beeinträchtigungen durch die COVID-19-Pandemie beschloss die US-Regierung umfangreiche Förderpakete. Die US-Notenbank unternahm neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung stiegen um mehrere Millionen an und blieben bei einer rückläufigen Entwicklung auf vergleichsweise hohem Niveau. Dies schlug sich entsprechend auf die Arbeitslosenquote nieder, die sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr mit $8,1\%$ ($3,7\%$) mehr als verdoppelte. Im Nachbarstaat Kanada sank das BIP um $-5,7\%$ ($+1,9\%$) und in Mexiko um $-9,0\%$ ($-0,0\%$).

SÜDAMERIKA

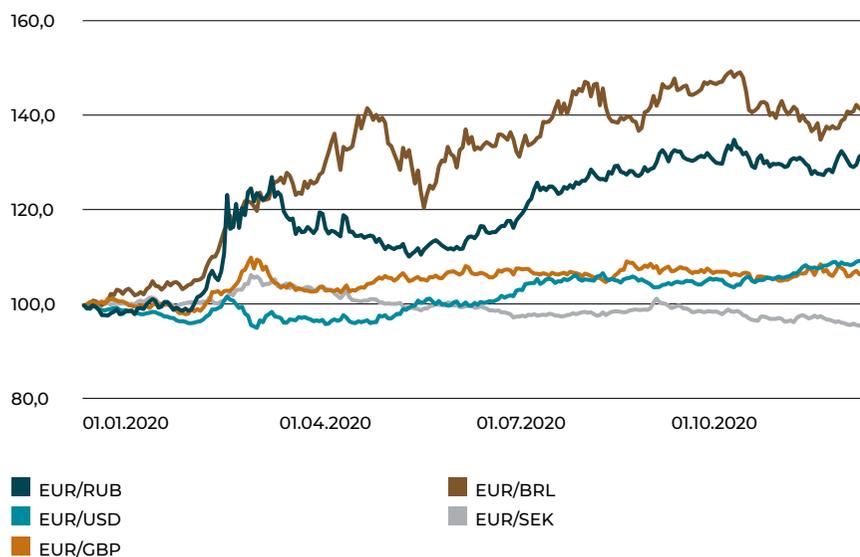
Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte in 2020 im Zuge einer hohen Dynamik der COVID-19-Pandemie einen Rückgang um $-4,6\%$ ($+1,4\%$). In Argentinien setzte sich die rezessive Wirtschaftsentwicklung mit $-11,1\%$ ($-2,1\%$) gegenüber dem Vorjahr verstärkt fort bei anhaltend hoher Inflation und gleichzeitig erheblicher Abwertung der lokalen Währung.

ASIEN/PAZIFIK

Die chinesische Wirtschaft, die den negativen Effekten der COVID-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war und im weiteren Jahresverlauf 2020 von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen profitierte, verzeichnete positive Wachstumsraten ab dem zweiten Quartal und wuchs insgesamt um $2,1\%$ ($6,1\%$). Indien registrierte bei verhältnismäßig hohen Infektionszahlen mit $-8,9\%$ ($+4,2\%$) ein stark rückläufiges Wachstum. Japan verzeichnete bedingt durch die negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine negative Entwicklung von $-5,4\%$ ($+0,3\%$).

2. Wechselkurse

WESENTLICHE FREMDWÄHRUNGEN TRATON 2020



| | Jahresanfangskurs | Jahresendkurs | Jahresmittelkurs |
|---------|-------------------|---------------|------------------|
| BRL/EUR | 4,5135 | 6,3756 | 5,8885 |
| RUB/EUR | 69,8469 | 91,7754 | 82,6358 |
| GBP/EUR | 0,8500 | 0,8993 | 0,8890 |
| USD/EUR | 1,1228 | 1,2276 | 1,1413 |
| SEK/EUR | 10,4451 | 10,0247 | 10,4888 |

Die COVID-19-Pandemie hat 2020 wesentliche Währungen für die TRATON GROUP beeinflusst. Dabei zeigten insbesondere der brasilianische Real und der russische Rubel in der Spitze im März 2020 Volatilitäten von über 30 %.

Der brasilianische Real litt analog der Entwicklung der Volkswirtschaft stark unter der COVID-19-Pandemie und wertete von 4,51 Anfang des Jahres stetig auf zuletzt 6,38 BRL gegenüber dem Euro ab. Der Mittelwert lag bei 5,89 BRL je Euro nach 4,41 im Vorjahr. Die russische Wirtschaft war ebenfalls hart von den Auswirkungen dieser Pandemie betroffen und verlor von 69,85 zu Jahresbeginn auf zuletzt 91,78 RUB je Euro. Der Mittelwert lag bei 82,64 RUB je Euro nach 72,47 im Vorjahr. Das britische Pfund zeigte aufgrund der Unsicherheit der Kapitalmärkte hinsichtlich eines geordneten Brexits ebenfalls eine höhere Volatilität und notierte zwischen 0,83 und 0,93 mit Schlusskurs 0,90 GBP je Euro. Der US-Dollar und die schwedische Krone bewegten sich 2020 dagegen moderat. US-Dollar wurde zwischen 1,07 und 1,23 mit im Mittel 1,14 USD je Euro gehandelt, schwedische Krone notierte zwischen 10,02 und 11,19 und im Mittel 10,49 SEK je Euro.

3. Marktumfeld

Die vorliegenden Registrierungsdaten für die Kernregionen der TRATON GROUP bilden den Stand Januar bis Dezember 2020 ab, bzw. Januar bis November 2020 für Südafrika.

Die bedeutsamsten Lkw-Märkte (>6 t) der TRATON GROUP sind die Region EU27+3 (definiert als die EU27-Länder exklusive Malta, inklusive Großbritannien, Norwegen und Schweiz) sowie Brasilien, Südafrika, Russland und die Türkei. Die Lkw-Registrierungen in der Region EU27+3 lagen stark unter Vorjahr. Der bereits erwartete Marktrückgang wurde durch die COVID-19-Pandemie insbesondere im 2. Quartal verstärkt. Die Vergleichsperiode 2019 enthielt des Weiteren Vorzieheffekte im 1. Halbjahr aufgrund der Einführung des digitalen Tachographen im Juni 2019 sowie eines möglichen No-Deal Brexits.

Auch die anderen Lkw-Märkte wurden durch die COVID-19-Pandemie stark beeinflusst. In Brasilien lagen die Lkw-Registrierungen deutlich unter Vorjahr, in Südafrika waren diese erheblich rückläufig. Der russische Markt zeigte ebenfalls einen spürbaren Rückgang. Im Gegensatz dazu verzeichnete die Türkei einen sehr starken Anstieg der Registrierungen, allerdings basierend auf einer sehr niedrigen Vergleichsperiode.

Die bedeutsamsten Bus-Märkte der TRATON GROUP sind die Region EU27+3, Brasilien und Mexiko. Auch die Bus-Märkte waren stark durch die COVID-19-Pandemie

betroffen. Die Bus-Registrierungen in der Region EU27+3 lagen stark unter Vorjahr, insbesondere der Reisebus-Markt kam nahezu zum Erliegen. In Brasilien und Mexiko waren die Bus-Registrierungen sehr stark rückläufig.

Trotz anhaltender Unsicherheiten infolge der COVID-19-Pandemie war im 2. Halbjahr 2020 für fast alle bedeutsamsten Lkw- und Bus-Märkte der TRATON GROUP eine sehr starke Erholung gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 sichtbar, insbesondere in EU27+3 war eine erhebliche Erholung zu sehen.

4. Zielerreichung 2020

Aufgrund der weltweit weiterhin voranschreitenden Ausbreitung der COVID-19-Pandemie, den damit zusammenhängenden Krisenmaßnahmen der jeweiligen Staaten, deren einschneidenden Auswirkungen auf die Wirtschaft und der damit verbundenen großen Unsicherheiten, ist der Prognosebericht vom 10. Februar 2020, den die TRATON SE im Rahmen des Geschäftsberichts 2019 am 23. März 2020 veröffentlicht hat, mit Ad-hoc-Meldung vom gleichen Tage für nicht länger gültig erklärt worden. Mit Ad-hoc-Meldung am 28. Oktober 2020 und der am 10. November 2020 veröffentlichten Zwischenmitteilung 9M 2020 hat die TRATON SE die Prognose für das Geschäftsjahr 2020 auf Basis der damaligen aktuellen Entwicklungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie aktualisiert. Die aktualisierten Ziele wurden im Geschäftsjahr 2020 nahezu erreicht. Dabei lag die Operative Rendite im oberen Bereich unserer Erwartungen. Die Sachinvestitionen hingegen bewegten sich auf dem Vorjahresniveau. Dennoch lag der Netto-Cashflow, der Basis für die Berechnung der Cash-Conversion-Rate ist, deutlich über unseren Erwartungen.

| TRATON GROUP | Ist 2019 | Ursprüngliche Prognose für 2020 | Letzte Prognose für 2020 | Ist 2020 |
|---|----------|---------------------------------|--------------------------|----------|
| Absatz (in Einheiten) | 242.219 | Moderater Rückgang | Starker Rückgang | 190.180 |
| Umsatz (in Mio €) | 26.901 | Moderater Rückgang | Erheblicher Rückgang | 22.580 |
| Operative Rendite (in %) | 7,0 | 4,5 – 5,5 | -1,0 bis +1,0 | 0,4 |
| Industrial Business | | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 26.444 | Moderater Rückgang | Erheblicher Rückgang | 22.156 |
| Operative Rendite (in %) | 6,6 | 4,0 – 5,0 | -2,0 bis +/- 0,0 | -0,1 |
| Return on Investment (in %) | 9,7 | 5,5 – 6,5 | -3,0 bis +/- 0,0 | -0,1 |
| Cash-Conversion-Rate (in %) | 179 | 20 – 30 | n.a. | n.a. |
| Sachinvestitionen (in Mio €) | 993 | Spürbarer Anstieg | Spürbarer Rückgang | 992 |
| Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten (in Mio €) | 1.376 | Spürbarer Rückgang | Erheblicher Rückgang | 1.165 |
| Financial Services | | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 849 | Leichter Anstieg | Moderater Rückgang | 820 |
| Operative Rendite (in %) | 16,8 | 12,0 – 16,0 | 11,0 – 15,0 | 13,1 |

5. Ertragslage

AUFTRAGSEINGANG

AUFTRAGSEINGANG INDUSTRIAL BUSINESS

| in Einheiten | 2020 | 2019 | Veränderung |
|-------------------------------------|---------|---------|-------------|
| Auftragseingang Industrial Business | 216.251 | 227.240 | -5% |
| davon Lkw ¹ | 201.640 | 206.208 | -2% |
| davon Busse | 14.611 | 21.032 | -31% |

¹ inklusive MAN TGE (2020: 19.238 Einheiten, 2019: 15.234 Einheiten)

Der Auftragseingang im Segment Industrial Business betrug 216.251 (227.240) Einheiten im Berichtszeitraum und lag damit 5% unter dem Vorjahr. Die Reduzierung resultierte sowohl aus dem Lkw- als auch aus dem Bus-Geschäft. Der für 2020 bereits erwartete konjunkturelle Rückgang wurde durch die Unsicherheit infolge der COVID-19-Pandemie insbesondere im 2. Quartal 2020 verstärkt. Im 2. Halbjahr 2020 war jedoch eine sehr starke Erholung gegenüber dem 1. Halbjahr sichtbar.

Der Lkw-Auftragseingang (>6 t) in der Region EU27+3 war deutlich rückläufig. Der MAN TGE-Auftragseingang dagegen stieg in dieser Region um 28%. In Südamerika konnte der Lkw-Auftragseingang moderat gesteigert werden, dies resultierte insbesondere aus einem sehr starken Anstieg in Argentinien, allerdings basierend auf einem konjunkturbedingt sehr niedrigen Vorjahresniveau. In Brasilien stieg der Auftragseingang im 2. Halbjahr sehr stark an, wodurch das Gesamtjahr etwas über Vorjahr lag. In Russland konnte der Auftragseingang sehr stark erhöht werden. Auch die Region Nahost (vor allem die Türkei) verzeichnete einen starken Anstieg im Lkw-Auftragseingang.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft verzeichnete einen Rückgang um 31% im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die Auftragseingänge in der EU27+3 waren durch die Unsicherheit infolge der COVID-19-Pandemie sehr stark betroffen, lediglich in Portugal konnten diese sehr stark gesteigert werden, aufgrund von Großaufträgen im Stadtbus-Geschäft. Die Auftragseingänge in Südamerika verzeichneten einen erheblichen Rückgang. Die Auftragseingänge in Mexiko waren ebenfalls sehr stark rückläufig. In der Region Nahost (vor allem in der Türkei und in Saudi Arabien) konnte der Auftragseingang jedoch sehr stark gesteigert werden, in Russland stieg dieser ebenfalls deutlich.

ABSATZ

ABSATZ NACH LÄNDERN

| in Einheiten | 2020 | 2019 | Veränderung |
|-----------------------------------|----------------|----------------|-------------|
| Absatz Industrial Business | 190.180 | 242.219 | -21% |
| Absatz Lkw¹ | 174.006 | 220.723 | -21% |
| EU27+3 | 99.013 | 135.002 | -27% |
| davon Deutschland | 30.130 | 37.672 | -20% |
| Südamerika | 42.283 | 48.350 | -13% |
| davon Brasilien | 35.738 | 43.438 | -18% |
| Rest der Welt | 32.710 | 37.371 | -12% |
| Absatz Busse | 16.174 | 21.496 | -25% |
| EU27+3 | 6.098 | 7.028 | -13% |
| davon Deutschland | 1.729 | 1.387 | 25% |
| Südamerika | 7.089 | 8.476 | -16% |
| davon Brasilien | 5.117 | 6.113 | -16% |
| Rest der Welt | 2.987 | 5.992 | -50% |

1 inklusive MAN TGE (2020: 17.635 Einheiten, 2019: 14.788 Einheiten)

Der Absatz im Segment Industrial Business betrug 190.180 (242.219) Einheiten im Berichtszeitraum und lag damit 21% unter Vorjahr. Im 2. Halbjahr 2020 lag der Absatzrückgang gegenüber der Vorjahresperiode bei 5%. Der Rückgang im Gesamtjahr 2020 resultierte sowohl aus dem Lkw- als auch aus dem Bus-Geschäft. Der im Lkw-Geschäft in der Region EU27+3 erwartete Rückgang im Jahr 2020 wurde durch die Unsicherheit und Einschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie insbesondere im 2. Quartal 2020 verstärkt. Im 2. Halbjahr 2020 konnte jedoch eine spürbare Erholung gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 verzeichnet werden.

Der sehr starke Rückgang des Lkw-Absatzes (>6 t) in der Region EU27+3 resultierte aus allen Ländern der Region. Der MAN TGE-Absatz dagegen stieg in dieser Region um 20%. Zum deutlichen Rückgang in Südamerika trug im Wesentlichen der Lkw-Absatz in Brasilien bei. Der Lkw-Absatz in Argentinien verzeichnete einen sehr starken Anstieg, jedoch basierend auf einem sehr niedrigen Vorjahresniveau. Die Reduzierung

in den übrigen Märkten ist im Wesentlichen auf die Regionen Afrika und Asien/Pazifik, sowie auf Russland zurückzuführen. Lediglich in der Region Nahost konnte der Absatz durch Zuwächse im Wesentlichen in der Türkei stark gesteigert werden.

Der Bus-Absatz lag in der Region EU27+3 deutlich unter Vorjahr. Infolge der COVID-19-Pandemie ist der Absatz in fast allen Ländern der Region EU27+3 von dem Rückgang betroffen, der Bus-Absatz in Schweden und Deutschland konnte jedoch, insbesondere aufgrund von Aufträgen im Stadtbussegment, gesteigert werden. Der erhebliche Rückgang in Südamerika ist vor allem auf den ausgeprägten Einbruch im Bus-Absatz in Brasilien zurückzuführen. Der Rückgang in den verbleibenden Regionen ist auf Mexiko, sowie die Regionen Asien/Pazifik, Nahost und Afrika zurückzuführen.

Ein Teil des Absatzes erfolgt mit Rücknahmeverpflichtungen. Im Jahr 2020 wurden rund 27.000 Verträge (rund 37.000 Verträge) abgeschlossen, in denen TRATON zur Rücknahme der abgesetzten Fahrzeuge verpflichtet ist.

UMSATZ

UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN

| in Mio € | 2020 | 2019 | Veränderung |
|----------------------------|---------------|---------------|-------------|
| TRATON GROUP | 22.580 | 26.901 | -16% |
| Industrial Business | 22.156 | 26.444 | -16% |
| Neufahrzeuge | 13.385 | 17.387 | -23% |
| After-Sales ¹ | 4.692 | 4.965 | -6% |
| Sonstige | 4.078 | 4.092 | 0% |
| Financial Services | 820 | 849 | -3% |
| Konsolidierung/Sonstige | -396 | -392 | - |

1 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 22,6 Mrd € (26,9 Mrd €) und lag damit 16% unter Vorjahr. Der Umsatzrückgang im Industrial Business resultierte im Wesentlichen aus dem Neufahrzeuggeschäft, dem Einbruch des Lkw- und Bus-Absatzes folgend. Auch das After-Sales-Geschäft war von den Unsicherheiten und Einschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie

betroffen, verzeichnete jedoch nur einen verhältnismäßig geringen Umsatzrückgang um 6%. Dabei wirkten sowohl das Geschäft mit Ersatzteilen wie auch die Werkstattleistungen stabilisierend. Der Sonstige Umsatz ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum unverändert. Der Umsatz war zusätzlich durch Wechselkurseffekte belastet.

Der Umsatz im Segment Financial Services war leicht rückläufig. Einem durchschnittlich höheren Nettoportfolio standen negative Wechselkurseffekte und niedrigere Zinsraten gegenüber.

GEWINN UND VERLUST

VERKÜRZTE TRATON GROUP GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| in Mio € | TRATON GROUP | | Industrial Business | | Financial Services | | Sonstige/Überleitung | |
|---|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------------|------------|----------------------|------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Umsatz | 22.580 | 26.901 | 22.156 | 26.444 | 820 | 849 | -396 | -392 |
| Umsatzkosten | -19.121 | -21.618 | -18.997 | -21.462 | -519 | -547 | 395 | 391 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 3.459 | 5.284 | 3.158 | 4.983 | 302 | 302 | -1 | -1 |
| Vertriebskosten | -2.247 | -2.480 | -2.125 | -2.356 | -123 | -126 | 1 | 1 |
| Verwaltungskosten | -876 | -973 | -876 | -973 | - | - | - | - |
| Sonstiges Operatives Ergebnis | -255 | 53 | -184 | 88 | -71 | -34 | 0 | -1 |
| Operatives Ergebnis | 81 | 1.884 | -26 | 1.741 | 107 | 142 | 0 | 0 |
| Operative Rendite (in %) | 0,4 | 7,0 | -0,1 | 6,6 | 13,1 | 16,8 | - | - |
| Finanzergebnis | -115 | 81 | -86 | 140 | 0 | 8 | -30 | -67 |
| Ergebnis vor Steuern | -34 | 1.965 | -112 | 1.881 | 107 | 151 | -29 | -67 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -89 | -401 | -58 | -361 | -32 | -40 | 1 | -1 |
| Ergebnis aufgegebenen Geschäftsbereiche, nach Steuern | - | -2 | - | -2 | - | - | - | - |
| Ergebnis nach Steuern | -124 | 1.561 | -170 | 1.518 | 75 | 111 | -28 | -67 |

Operatives Ergebnis:

Der durch die COVID-19-Pandemie ausgelöste Nachfragerückgang insbesondere in Europa und Südamerika hatte seinen Höchststand im 2. Quartal 2020. In der zweiten Jahreshälfte 2020 war eine deutliche Erholung der Nachfrage zu verzeichnen. Trotzdem konnte das Vorjahresniveau insgesamt nicht erreicht werden, entsprechend lag das Bruttoergebnis vom Umsatz im Berichtszeitraum um 1,8 Mrd € (-35%) unter dem Vorjahreswert.

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen wurden zahlreiche Gegenmaßnahmen ergriffen. Dazu zählten die Reduzierung von Leiharbeit und die weltweite Schließung unserer Produktionsstandorte ab der zweiten Märzhälfte bis zur sukzessiven Wiederaufnahme der Produktion ab Ende April. Darüber hinaus wurden Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten in Anspruch genommen sowie konsequente Sachkosteneinsparungen realisiert, z.B. durch die Verschiebung bzw. Streichung von Projekten und Veranstaltungen und die Kürzung geplanter Ausgaben.

Die Bruttomarge wurde insbesondere durch den im Vorjahresvergleich rückläufigen Umsatz (-16%) belastet und sank auf 15,3% (19,6%). Zusätzlich wurde die Bruttomarge im Wesentlichen durch höhere Abschreibungen auf Sachanlagen und Entwicklungskosten, eine Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise und höhere Wertberichtigungen auf Vorräte sowie ein teilweise schwierigeres Gebrauchtfahrzeug-Geschäft belastet. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services für Maßnahmen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten, Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar sowie zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus negativ auf die Bruttomarge.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten konnten aufgrund der im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen – insbesondere der Inanspruchnahme von Kurzarbeit und vergleichbaren Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten sowie konsequente Sachkosteneinsparungen – im Vorjahresvergleich deutlich reduziert werden (-10%). Dazu beigetragen hat auch der Wegfall

der im Vorjahr enthaltenen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Kapitalmarktfähigkeit und dem Börsengang der TRATON GROUP. Die Erhöhung der Vertriebsaufwendungen aufgrund der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus wurde mehr als ausgeglichen. Der Vertriebs- und Verwaltungskostensatz stieg im Vorjahresvergleich um 1,0 Prozentpunkte auf 13,8% aufgrund der gesunkenen Umsatzerlöse.

Das Sonstige Operative Ergebnis ging um 308 Mio € gegenüber dem Vorjahrsniveau zurück. Die wesentlichen Treiber für den Rückgang waren erhöhte Aufwendungen aus Rückstellungen (u.a. im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar), während im Vorjahr eine Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Brasilien über 13 Mio € wirkte. Darüber hinaus wirkten im Vorjahr die teilweise Wertaufholung von Forderungen aus Verkehrssteuern in Höhe von 65 Mio € in Brasilien und Erträge aus Versicherungszahlungen (19 Mio €) positiv. Zusätzlich belasteten im Berichtsjahr um 50 Mio € erhöhte Aufwendungen aus Wertberichtigungen auf Forderungen im Bereich Financial Services sowie per Saldo höhere Aufwendungen aus der Bewertung und Realisierung von Fremdwährungspositionen das Operative Ergebnis.

Das Operative Ergebnis der TRATON GROUP ging um 1,8 Mrd € gegenüber dem Vorjahreswert zurück und belief sich im Berichtszeitraum auf 81 Mio €. Die Operative Rendite der TRATON GROUP betrug 0,4%. Das entspricht einem Rückgang um 6,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahreswert.

Finanzergebnis:

Das Finanzergebnis betrug -115 Mio € und ging um 196 Mio € gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück. Haupttreiber dieser Entwicklung waren geringere Ergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen – insbesondere aus Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH (RMMV), Navistar und Sinotruk. Im Vorjahr war ein positiver Ergebniseffekt aus dem Verkauf des 49%-Anteils am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der RMMV enthalten. Die Aufwendungen aus der im 3. Quartal 2020 abgeschlossenen revolvingierenden Kreditlinie im Rahmen des Konsortialkredits über 3,75 Mrd € konnten durch geringere Zinsaufwendungen insbesondere in Südamerika mehr als ausgeglichen werden.

Steuern:

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag reduzierten sich um 312 Mio € auf einen ausgewiesenen Steueraufwand von 89 Mio €. Dies entspricht einer Steuerquote von –261% (20%), die vornehmlich durch den teilweisen Nichtansatz aktiver latenter Steuern auf laufende Verluste sowie das insgesamt niedrige Vorsteuerergebnis geprägt ist.

Ergebnis nach Steuern:

Das Ergebnis nach Steuern lag im Berichtszeitraum 2020 bei –124 Mio € und somit um 1,7 Mrd € unter dem Vorjahreswert. Das Ergebnis je Aktie reduzierte sich von 3,04 € je Aktie auf –0,20 € je Aktie. Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine Aktienanzahl von 500 Millionen Stück zugrunde gelegt.

Trotz des negativen Konzernergebnisses nach Steuern schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE der am 30. Juni 2021 stattfindenden Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 0,25 € vor. Aufgrund der Bilanzstruktur möchte TRATON auch im zweiten Jahr der Börsennotiz seine Aktionäre im Sinne der Dividendenkontinuität an der Entwicklung des Netto-Cashflow teilhaben lassen.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG INDUSTRIAL BUSINESS**KENNZAHLEN INDUSTRIAL BUSINESS**

| in Mio € | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--------------------------------------|------|-------|-------------|
| Operatives Ergebnis | –26 | 1.741 | –1.768 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) | 28 | 1.729 | –1.701 |
| Operative Rendite (in %) | –0,1 | 6,6 | –6,7 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 0,1 | 6,5 | –6,4 ppt |

Operatives Ergebnis:

Das Operative Ergebnis betrug –26 Mio € (1,7 Mrd €) und wurde im Berichtszeitraum insbesondere durch den Nachfragerückgang im Zusammenhang mit der anhaltenden COVID-19-Pandemie und damit einhergehenden Absatzrückgängen belastet. Weitere Ergebnisbelastungen waren höhere Abschreibungen auf Sachanlagen

und Entwicklungskosten, eine Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise und höhere Wertberichtigungen auf Vorräte sowie ein teilweise schwierigeres Gebrauchtfahrzeug-Geschäft. Zusätzlich belasteten Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus, höhere Aufwendungen aus Rückstellungen sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar. Belastend wirkten auch Aufwendungen für Maßnahmen im Wesentlichen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten bei Scania Vehicles & Services sowie per Saldo höhere Aufwendungen aus der Bewertung und Realisierung von Fremdwährungspositionen.

Darüber hinaus wirkten im Vorjahr die teilweise Wertaufholung von Forderungen aus Verkehrssteuern in Höhe von 65 Mio € in Brasilien und Erträge aus Versicherungszahlungen (19 Mio €) positiv.

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen wurden zahlreiche Gegenmaßnahmen ergriffen. Dazu zählten die Reduzierung von Leiharbeit und die weltweite Schließung unserer Produktionsstandorte ab der zweiten Märzhälfte bis zur sukzessiven Wiederaufnahme ab Ende April. Darüber hinaus wurden Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten in Anspruch genommen sowie konsequente Sachkosteneinsparungen realisiert, z.B. durch die Verschiebung bzw. Streichung von Projekten und Veranstaltungen und die Kürzung geplanter Ausgaben.

Operatives Ergebnis (bereinigt):

Das Operative Ergebnis (bereinigt) betrug im Berichtszeitraum 28 Mio € und beinhaltet Bereinigungen von Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services für Maßnahmen, im Wesentlichen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten, die das Operative Ergebnis mit 54 Mio € belasteten. Daraus resultierte eine Operative Rendite (bereinigt) von 0,1%. Die Bereinigung des Vorjahreswerts resultierte aus der Auflösung einer Rückstellung in Brasilien, die das Operative Ergebnis um 13 Mio € erhöhte. Entsprechend ergaben sich im Vorjahreszeitraum ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von 1,7 Mrd € und eine Operative Rendite (bereinigt) von 6,5%.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG FINANCIAL SERVICES

KENNZAHLEN FINANCIAL SERVICES

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--------------------------------|------|------|-------------|
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 107 | 142 | -35 |
| Operative Rendite (in %) | 13,1 | 16,8 | -3,7 ppt |

Das Operative Ergebnis des Segments Financial Services verringerte sich im Berichtszeitraum auf 107 Mio € (142 Mio €). Der Rückgang resultierte aus einer höheren Vorsorge für künftige Forderungsausfälle, geringeren Margen sowie negativen Wechselkurseffekten.

Die Zahl der Finanzierungsverträge ist von rund 175.000 zum 31. Dezember 2019 auf rund 178.300 zum 31. Dezember 2020 gestiegen, dabei wurden 41.704 (42.747) Neuverträge abgeschlossen. Trotz des Absatzzrückgangs blieb die Zahl der Neuverträge fast auf Vorjahresniveau.

6. Finanzlage

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Durch Optimierung des Ergebnisses aller Finanzierungsmaßnahmen, der Liquiditäts- und Kapitalstruktur sowie der Steuerung der Risiken trägt das Finanzmanagement zur Wertschöpfung in der TRATON GROUP bei.

Sämtliche externe und interne Finanztransaktionen dienen ausschließlich Finanzierungszwecken oder zur Risikobegrenzung der zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und verfolgen keinen spekulativen Zweck. Hohe Abhängigkeiten von bestimmten Finanzierungspartnern werden systematisch vermieden. Sämtliche Finanztransaktionen werden zu marktüblichen Bedingungen vollzogen.

Die Aufgabe des Finanzmanagements ist es, alle Finanztransaktionen und Finanzrisiken in der TRATON GROUP mit Blick auf die folgenden Ziele zu steuern:

- jederzeit die Zahlungsfähigkeit aller Konzerngesellschaften und die Finanzierung aller Konzerntätigkeiten zu gewährleisten;

- Marktpreisrisiken (durch Zinssätze, Fremdwährungen/Wechselkurse, Rohstoffpreise) und Ausfallrisiken bei den finanziellen Gegenparteien zu begrenzen;
- Finanzierungskosten und Erträge aus Investments zu optimieren;
- die Abwicklung von Finanz- und Zahlungstransaktionen zur Sicherung der Konzernliquidität.

FINANZIERUNGSSTRATEGIE

Unser Anspruch ist es, den laufenden Investitionsbedarf des Segments Industrial Business aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Deswegen sollte das Segment Industrial Business in einem normalen Geschäftsumfeld keine Nettoverschuldung ausweisen. Andere Investitionsvorhaben wie Akquisitionen sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden. Die Zusammensetzung kann dem jeweiligen Kapitalmarktumfeld angepasst werden.

Grundsätzlich soll die Kapitalstruktur des Segments Industrial Business einer soliden Investment-Grade-Einstufung entsprechen. Eine wesentliche Steuerungsgröße ist in diesem Zusammenhang das Verhältnis aus Nettoverschuldung und bereinigtem EBITDA. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Ziel unter bestimmten Voraussetzungen temporär aufgeweicht werden. Seit Juni 2020 verfügt die TRATON SE über externe Kreditratings von Moody's und Standard & Poor's (S&P). Moody's vergibt derzeit die Bonitätseinstufung Baa1 (negativer Ausblick) und S&P die Ratingeinstufung BBB (negativer Ausblick). Beide Einstufungen liegen im Investment-Grade-Bereich.

Grundsätzlich soll die Eigenkapitalquote des Segments Industrial Business 30 % übersteigen. Im Segment Financial Services stellen wir eine laufzeitengerechte Finanzierung der geleasteten oder finanzierten Anlagegüter sicher. Die Eigenkapitalquote des Segments Financial Services soll zwischen 8 und 12 % liegen.

Finanzierungsmix

Die Finanzverbindlichkeiten sollen sich in einem ausgewogenen Mix aus Bankverbindlichkeiten und anderen Finanzierungsquellen, u.a. denen des Kapitalmarktes, zusammensetzen, wobei wir gerade im kurzfristigen Bereich eine breite Palette von Finanzierungsinstrumenten nutzen wollen.

Liquidität

Die TRATON GROUP strebt an, im Segment Industrial Business eine angemessene verfügbare Liquidität aus dem Netto-Cashflow zu erwirtschaften. Dies wird durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien u.a. von Banken ergänzt, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können.

Laufzeitenprofil

Die TRATON GROUP strebt grundsätzlich ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Netto-Cashflow zurückführen zu können.

Dividendenpolitik

Die TRATON GROUP beabsichtigt, eine Dividende in Höhe von 30 bis 40 % ihres jährlichen Konzernergebnisses nach Steuern auszuschütten. Der Beschluss über die Ausschüttung für das jeweilige Geschäftsjahr wird auf der Hauptversammlung des Folgejahres gefasst. Die Dividende wird einmal jährlich gezahlt. Bei der Empfehlung des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Ausschüttungshöhe werden grundsätzlich die Geschäftsentwicklung sowie weitere Einflussfaktoren in Betracht gezogen.

Risikomanagement

Zur Absicherung der finanziellen Konzernrisiken setzt die TRATON GROUP geeignete Finanzinstrumente wie Derivate ein. In diesem Zusammenhang werden auch bilanzielle Fremdwährungsrisiken erfasst. Das Orderbuch und andere Planvolumen werden innerhalb fester Limits abgesichert. Rohstoffpreisrisiken werden teilweise abgesichert und Kontrahentenrisiken engmaschig überwacht. Das Management der Fremdwährungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisikopositionen erfolgt nicht zentral, sondern obliegt jeder Marke direkt. Dabei werden die jeweiligen Unternehmenserfordernisse berücksichtigt, weil unterschiedliche funktionale Währungen und Geschäftsumfelder zum Tragen kommen. Die Aktivitäten des Konzerns im Segment Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren. Geeignete Value-at-Risk-Methoden kommen zur Anwendung.

FINANZIERUNG DES JAHRES 2020

Die Brutto-Finanzverbindlichkeiten beliefen sich am 31. Dezember 2020 auf 12,3 Mrd € (12,5 Mrd €). Sie bestehen aus 7,4 Mrd € (7,3 Mrd €) Finanzierung durch Kapitalmarktinstrumente, 2,8 Mrd € (2,3 Mrd €) Bankfinanzierungen, 1,1 Mrd € (1,8 Mrd €) Darlehen des Volkswagen Konzerns sowie 1,0 Mrd € (1,1 Mrd €) Leasingverbindlichkeiten.

| Finanzverbindlichkeiten TRATON GROUP per 31.12.2020 in Mrd € | Gesamt | Fällig 2021 | Fällig 2022 | Fällig 2023 | Fällig 2024 | Fällig 2025 | Fällig 2026 oder später |
|--|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------------|
| | | | | | | | |
| Anleihen | 7,2 | 3,3 | 1,8 | 1,3 | 0,1 | 0,8 | – |
| davon Industrial Business | 0,5 | 0,5 | – | – | – | – | – |
| davon Financial Services | 6,7 | 2,8 | 1,8 | 1,3 | 0,1 | 0,8 | – |
| Commercial Paper | 0,2 | 0,2 | – | – | – | – | – |
| davon Industrial Business | – | – | – | – | – | – | – |
| davon Financial Services | 0,2 | 0,2 | – | – | – | – | – |
| Bankverbindlichkeiten | 2,8 | 1,7 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| davon Industrial Business | 1,1 | 1,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| davon Financial Services | 1,7 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten | 1,1 | 1,1 | – | – | – | – | – |
| davon Industrial Business | 1,1 | 1,1 | – | – | – | – | – |
| davon Financial Services | 0,0 | 0,0 | – | – | – | – | – |
| Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten) | 11,3 | 6,2 | 2,4 | 1,4 | 0,2 | 0,8 | 0,2 |
| davon Industrial Business | 2,7 | 2,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| davon Financial Services | 8,6 | 3,6 | 2,4 | 1,4 | 0,2 | 0,8 | 0,1 |
| Leasingverbindlichkeiten ¹ | 1,0 | | | | | | |
| Summe Finanzverbindlichkeiten | 12,3 | | | | | | |
| davon Industrial Business | 3,7 | | | | | | |
| davon Financial Services | 8,6 | | | | | | |
| davon Sonstige/Überleitung | 0,0 | | | | | | |

¹ Die Leasing-Verbindlichkeiten (IFRS 16) haben folgende Fälligkeitsstruktur: < 1 Jahr: 219 Mio €, 1 – 5 Jahre: 589 Mio €, > 5 Jahre: 417 Mio €.

| Finanzverbindlichkeiten TRATON GROUP per 31.12.2019 in Mrd € | Gesamt | Fällig | | | | | Fällig |
|--|--------|--------|------|------|------|------|----------------|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | oder später |
| Anleihen | 6,4 | 2,3 | 2,9 | 1,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| davon Industrial Business | - | - | - | - | - | - | - |
| davon Financial Services | 6,4 | 2,3 | 2,9 | 1,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Commercial Paper | 0,9 | 0,9 | - | - | - | - | - |
| davon Industrial Business | - | - | - | - | - | - | - |
| davon Financial Services | 0,9 | 0,9 | - | - | - | - | - |
| Bankverbindlichkeiten | 2,3 | 1,4 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| davon Industrial Business | 0,8 | 0,5 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| davon Financial Services | 1,5 | 0,8 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Volkswagen | | | | | | | |
| Gruppenverbindlichkeiten | 1,8 | 1,8 | 0,0 | - | - | - | - |
| davon Industrial Business | 1,8 | 1,8 | 0,0 | - | - | - | - |
| davon Financial Services | 0,0 | 0,0 | - | - | - | - | - |
| Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten) | 11,4 | 6,3 | 3,4 | 1,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| davon Industrial Business | 2,6 | 2,3 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| davon Financial Services | 8,9 | 4,1 | 3,1 | 1,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Leasingverbindlichkeiten ¹ | 1,1 | | | | | | |
| Summe Finanzverbindlichkeiten | 12,5 | | | | | | |
| davon Industrial Business | 3,6 | | | | | | |
| davon Financial Services | 9,0 | | | | | | |
| davon Sonstige/Überleitung | -0,1 | | | | | | |

¹ Die Leasing-Verbindlichkeiten (IFRS 16) haben folgende Fälligkeitsstruktur: < 1 Jahr: 232 Mio €, 1 – 5 Jahre: 593 Mio €, > 5 Jahre: 462 Mio €.

Im Financial Services-Geschäft reduzierten sich die Anleihen und Commercial Paper um 417 Mio €. Scania setzt ein European-Medium-Term-Notes-Programm in Höhe von 12,0 Mrd € (8,0 Mrd €) ein, das mit 6,5 Mrd € (6,1 Mrd €) von Financial Services in Anspruch genommen wurde. Daneben besteht eine Anleihe in Höhe von 175 Mio € (294 Mio €) aus einer Asset-Backed-Securities-Transaktion. Zur Deckung

des kurzfristigen Finanzierungsbedarfs im Segment Financial Services bestehen zusätzlich zwei Commercial-Paper-Programme in schwedischen Kronen bzw. Euro im Gegenwert von insgesamt 2,5 Mrd € (2,5 Mrd €), wovon 210 Mio € (893 Mio €) in Anspruch genommen wurden.

Der TRATON GROUP stehen revolvingende Kreditlinien bei der Volkswagen AG von 4,0 Mrd € (4,0 Mrd €) zur Verfügung, die mit 1,0 Mrd € (1,0 Mrd €) in Anspruch genommen wurden. Außerdem bestehen Bankverbindlichkeiten in Höhe von 2,8 Mrd € (2,3 Mrd €) sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 1,0 Mrd € (1,1 Mrd €).

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 7,3 Mrd € (4,8 Mrd €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3,0 Mrd € (3,0 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG.

Weitere 3,75 Mrd € davon entfallen auf den Konsortialkredit, den die TRATON SE am 28. Juli 2020 – auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie – abgeschlossen hat. Die Laufzeit der revolvingenden Kreditlinie beträgt drei Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Der Kredit wird durch ein Bankenconsortium, bestehend aus 21 Banken, bereitgestellt und dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität der TRATON GROUP.

Daneben hat die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des US-Dollar-Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an dem US-amerikanischen Lkw-Hersteller Navistar International Corporation einen derzeit ungenutzten Kredit in Höhe von 3,3 Mrd € bei der Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg, mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der zugrunde liegende Kaufpreis wird über ein vom Abschluss der Transaktion abhängiges Fremdwährungsderivat vollständig abgesichert.

Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 390 Mio € (590 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie war eine zeitweise Verschlechterung der Marktbedingungen bei externer Finanzierung sowie der Konzernfinanzierung über die Volkswagen AG zu beobachten. Der Volkswagen Credit Spread (CDS) 5 Jahre betrug anfangs 74,88 (117,15), stieg im April 2020 auf 257,30 (136,20) im Jahreshoch und schloss mit 80,13 (74,88). Dennoch reduzierten sich die Zinsen und ähnliche Aufwendungen um 12 Mio € auf 168 Mio €, da besonders VWCO beim Zinsaufwand von günstigeren Zinssätzen und der starken Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro profitierte.

Die breite Palette an Finanzierungsverträgen enthält marktübliche Verzinsungen unterschiedlicher Höhe in Abhängigkeit von dem jeweiligen Finanzinstrument, der Laufzeit, der Währung, dem Finanzierungszweck, dem Volumen und der Region.

FINANZVERBINDLICHKEITEN TRATON GROUP NACH WÄHRUNGEN

| in Mrd € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|-------------------------------|------------|------------|
| EUR | 6,1 | 6,4 |
| SEK | 3,1 | 2,9 |
| BRL | 0,6 | 0,7 |
| USD | 0,5 | 0,3 |
| GBP | 0,3 | 0,3 |
| NOK | 0,3 | 0,3 |
| CHF | 0,1 | 0,2 |
| Andere Währungen | 0,3 | 0,5 |
| Leasingverbindlichkeiten | 1,0 | 1,1 |
| Summe Finanzverbindlichkeiten | 12,3 | 12,5 |

Die Kreditvereinbarungen der TRATON GROUP enthalten marktübliche Klauseln bei Kontrollwechsel (Change of Control Klauseln). Dies bedeutet, dass die Gegenpartei im Falle maßgeblicher Veränderungen der Eigentumsverhältnisse eine vorzeitige Rückzahlung verlangen kann.

Liquidität

Die flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2020 bei 1,7 Mrd € (1,9 Mrd €).

Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z.B. Brasilien, Russland und China) in Höhe von 719 Mio € (595 Mio €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz.

Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterhält Cash-Pooling-Strukturen auf Ebene der Marken, wo immer dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und durchführbar ist. Die TRATON-Marken steuern die Mittelflüsse aus der Geschäftstätigkeit selbst. Die Zahlungsmittelüberschüsse der Marken von TRATON werden bei der TRATON SE verwaltet. Die TRATON GROUP legt ihre überschüssigen liquiden Mittel zum Großteil zu marktüblichen Zinsen bei der Volkswagen AG an.

Eigenkapital

EIGENKAPITALQUOTE

| in Mio € | TRATON GROUP | | Industrial Business | | Financial Services | | Sonstige/Überleitung | |
|---------------------------------|--------------|-------------|---------------------|-------------|--------------------|------------|----------------------|----------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Eigenkapital | 13.169 | 14.134 | 12.599 | 13.365 | 961 | 971 | -391 | -201 |
| Bilanzsumme | 42.767 | 45.183 | 35.164 | 37.396 | 9.943 | 10.324 | -2.339 | -2.536 |
| Eigenkapitalquote (in %) | 30,8 | 31,3 | 35,8 | 35,7 | 9,7 | 9,4 | - | - |

Zum 31. Dezember 2020 lagen die Eigenkapitalquoten im Segment Industrial Business bei 35,8 % (35,7 %) und im Segment Financial Services bei 9,7 % (9,4 %).

CASHFLOW

VERKÜRZTE TRATON GROUP KAPITALFLUSSRECHNUNG

| in Mio € | TRATON GROUP | | Industrial Business | | Financial Services | | Sonstige/Überleitung | |
|--|---------------|---------------|---------------------|---------------|--------------------|-------------|----------------------|-------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Flüssige Mittel am 01.01. | 1.913 | 2.997 | 1.853 | 2.945 | 60 | 53 | 0 | - |
| Brutto-Cashflow ¹ | 1.972 | 3.460 | 1.846 | 3.384 | 540 | 498 | -413 | -422 |
| Veränderung Working Capital | 15 | -2.373 | 158 | -1.276 | -528 | -1.480 | 385 | 383 |
| Cashflow aus der Geschäftstätigkeit | 1.987 | 1.088 | 2.003 | 2.108 | 12 | -982 | -28 | -38 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts | -1.293 | 634 | -1.327 | 603 | -1 | -3 | 35 | 33 |
| Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen | 1.078 | -2.994 | 1.189 | -2.268 | 0 | 90 | -111 | -816 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -215 | -2.360 | -138 | -1.665 | -1 | 87 | -76 | -782 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -1.873 | 183 | -1.983 | -1.540 | 7 | 902 | 103 | 820 |
| Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel | -98 | 6 | -94 | 5 | -5 | 0 | 1 | 0 |
| Veränderung der Flüssigen Mittel | -198 | -1.085 | -212 | -1.092 | 14 | 7 | 0 | 0 |
| Flüssige Mittel am 31.12. | 1.714 | 1.913 | 1.641 | 1.853 | 73 | 60 | 0 | 0 |
| Brutto-Cashflow | 1.972 | 3.460 | 1.846 | 3.384 | 540 | 498 | -413 | -422 |
| Veränderung Working Capital | 15 | -2.373 | 158 | -1.276 | -528 | -1.480 | 385 | 383 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts | -1.293 | 634 | -1.327 | 603 | -1 | -3 | 35 | 33 |
| Netto-Cashflow | 694 | 1.721 | 676 | 2.711 | 11 | -985 | 7 | -5 |

¹ Der Brutto-Cashflow setzt sich zusammen aus der Summe des Ergebnisses vor Steuern und Ertragsteuerzahlungen, bereinigt um Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, auf aktivierte Entwicklungskosten, auf Vermietete Erzeugnisse (jeweils saldiert mit Zuschreibungen), Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen, Veränderung der Pensionen, Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen, Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung sowie Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge.

Im Geschäftsjahr 2020 hat die TRATON GROUP den Cashflow aus der Geschäftstätigkeit trotz der negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie um 900 Mio € auf 2,0 Mrd € gesteigert. Dieser setzt sich aus dem Brutto-Cashflow und der Veränderung des Working Capital zusammen.

Der Brutto-Cashflow 2020 fiel 1,5 Mrd € geringer als im Vorjahr aus. Dies ist hauptsächlich auf das um 1,8 Mrd € geringere operative Ergebnis und gegenläufig um 309 Mio € höhere Abschreibungen und Wertminderungen als im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Als eine Reaktion auf die COVID-19-Pandemie hat die TRATON GROUP zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die Folgen abzufedern.

Der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit wurde im Berichtszeitraum mit 15 Mio € durch Mittelfreisetzung aus dem Working Capital unterstützt, während im Vorjahr der Anstieg des Working Capital mit 2,4 Mrd € belastete. Der Rückgang der Vorräte aufgrund der Anpassung der Produktion an die pandemiebedingt volatile Nachfragesituation sowie Maßnahmen zum Abbau des Gebrauchtfahrzeugbestandes entlasteten das Working Capital um 345 Mio € (im Vorjahr Anstieg um 85 Mio €). Außerdem war die Erhöhung der Mittelbindung durch die Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft in 2020 mit 258 Mio € deutlich geringer als im Vorjahr (984 Mio €) und das Working Capital wurde durch die Erhöhung von Rückstellungen um 266 Mio € (7 Mio €) entlastet.

Bei dem Anstieg der Verbindlichkeiten um 248 Mio € (119 Mio €) sind zwei gegenläufige Effekte hervorzuheben. Im aktuellen Geschäftsjahr lag dies hauptsächlich am Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 363 Mio € (Vorjahr Rückgang –481 Mio €), während die Verbindlichkeiten aus Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen um 291 Mio € zurück gingen (Vorjahr Anstieg um 432 Mio €). Letzteres ist im Zusammenhang mit dem Rückgang des Vermietvermögens um 479 Mio € (Vorjahr Anstieg von 440 Mio €) zu sehen. Die genannten Veränderungen des Vermietvermögens ergeben sich aus dem Saldo von Zu- und Abgängen, die mit –760 Mio € (–1,6 Mrd €) im Working Capital ausgewiesen werden, und den Abschreibungen, die mit 1,2 Mrd € (1,1 Mrd €) im Brutto-Cashflow ausgewiesen werden.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts war im Vorjahreszeitraum durch den Erlös aus der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts in Höhe von rund 2,0 Mrd € und aus der Veräußerung des 49 %-Anteils am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der RMMV in Höhe von 101 Mio € geprägt. Die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten lagen mit 316 Mio € um 151 Mio € unter dem Niveau des Vorjahres, während die Sachinvestitionen nahezu konstant blieben. TRATON prüft und priorisiert konsequent alle Investitionen unter den neuen Rahmenbedingungen.

Insgesamt verringerte sich der Netto-Cashflow der TRATON GROUP um 1,0 Mrd € auf 694 Mio €. Im Segment Industrial Business resultierte ein Netto-Cashflow in Höhe von 676 Mio € (2,7 Mrd €). Im Segment Financial Services resultierte ein Netto-Cashflow von 11 Mio € (–985 Mio €) aufgrund des stabilen Nettoportfolios im Berichtsjahr, das 2019 durch starkes Wachstum geprägt war.

Unter Berücksichtigung der im Netto-Cashflow des Segments Industrial Business enthaltenen Effekte aus den Veräußerungen von Tochtergesellschaften und Beteiligungen in Höhe von 2,1 Mrd € im Jahr 2019 konnte die TRATON GROUP trotz der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie den Netto-Cashflow im laufenden Geschäftsjahr deutlich verbessern.

Im Rahmen des Cashflows aus der Investitionstätigkeit erhielt die TRATON GROUP im Berichtszeitraum 1,1 Mrd € aus Wertpapieren und Geldanlagen zurück, nachdem im Vorjahr 3,0 Mrd € investiert wurden. Es handelt sich nahezu vollständig um Anlagen von flüssigen Mitteln der TRATON SE bei der Volkswagen AG.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug im Berichtszeitraum –1,9 Mrd € (183 Mio €). Hier wirkten im Jahr 2020 die Gewinnabführung an die Volkswagen AG für das Vorjahr in Höhe von 1,4 Mrd €, die Ausschüttung der Dividende mit 500 Mio € sowie eine Einzahlung in die Kapitalrücklage von 54 Mio € durch die Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem „Relationship Agreement“ vom 14. Juni 2019. Im Jahr 2019 wirkten die Verlustübernahme durch die Volkswagen AG für 2018 in Höhe von 4,2 Mrd € und eine Ausschüttung aus den Gewinnrücklagen an die Volkswagen AG in Höhe von 3,3 Mrd €.

Im Bereich der Fremdkapitalfinanzierung wurden im Saldo 698 Mio € (1,6 Mrd €) Anleihen aufgenommen sowie im Saldo 722 Mio € übrige Finanzverbindlichkeiten (1,2 Mrd €) zurückgezahlt. Darin sind 211 Mio € (181 Mio €) Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten enthalten.

Im Vorjahr wirkten im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit darüber hinaus Zahlungen an Minderheitsaktionäre der MAN SE aus dem Erwerb von Aktien und Ausgleichszahlungen in Höhe von 1,1 Mrd €. Da der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag am 22. August 2018 vom Vorstand der TRATON SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, erfolgte die Zahlung des festgelegten Barausgleichs letztmalig für das Geschäftsjahr 2018.

CASH-CONVERSION-RATE IM INDUSTRIAL BUSINESS

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|-----------------------------|------|-------|
| Netto-Cashflow | 676 | 2.711 |
| Ergebnis nach Steuern | –170 | 1.518 |
| Cash-Conversion-Rate (in %) | n.a. | 179 |

Die Cash-Conversion-Rate wurde im Vorjahr positiv durch den Erlös aus der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts in Höhe von rund 2,0 Mrd € beeinflusst. Im Berichtsjahr 2020 führte das negative Ergebnis nach Steuern zu keiner aussagekräftigen Cash-Conversion-Rate. Für weitere Informationen zur Darstellung der wesentlichen Einflüsse auf den Netto-Cashflow und das Ergebnis nach Steuern wird auf die Erläuterungen in den Abschnitten „Gewinn und Verlust“ und „Cashflow“ verwiesen.

NETTOLIQUIDITÄT**TRATON GROUP NETTOLIQUIDITÄT**

| in Mio € | TRATON GROUP | | Industrial Business | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------------|--------------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Flüssige Mittel | 1.714 | 1.913 | 1.641 | 1.853 |
| Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen | 2.114 | 3.195 | 2.114 | 3.288 |
| Bruttoliquidität | 3.828 | 5.108 | 3.755 | 5.141 |
| Kreditstand | -12.298 | -12.497 | -3.728 | -3.641 |
| Nettoliquidität/-verschuldung | -8.470 | -7.390 | 27 | 1.500 |

Die Nettoverschuldung stieg 2020 um 1,1 Mrd € auf 8,5 Mrd €, im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Geldanlagen. Diese enthielten zum 31. Dezember 2020 Anlagen der TRATON SE bei der Volkswagen AG in Höhe von 2,1 Mrd € (3,1 Mrd €).

INVESTITIONEN**INVESTITIONEN NACH SEGMENTEN**

| in Mio € | 2020 | 2019 | Veränderung |
|---|--------------|--------------|-------------|
| TRATON GROUP | 1.339 | 1.478 | -138 |
| Industrial Business | 1.373 | 1.507 | -134 |
| davon in Sachanlagen | 977 | 974 | 3 |
| davon in aktivierte Entwicklungskosten | 316 | 467 | -151 |
| davon in Immaterielle Vermögenswerte | 16 | 19 | -3 |
| davon in Beteiligungen | 65 | 47 | 17 |
| Sachinvestitionen Industrial Business | 992 | 993 | 0 |
| Sachinvestitionsquote Industrial Business (in %) ¹ | 4,5 | 3,8 | 0,7 ppt |
| Financial Services | 2 | 4 | -2 |
| Sonstige/Überleitung | -36 | -34 | -2 |

¹ Die Sachinvestitionsquote des Industrial Business wird ermittelt, indem die Sachinvestitionen ins Verhältnis zum Umsatz gesetzt werden.

Sachinvestitionen:

Die Sachinvestitionen im Industrial Business lagen im Berichtszeitraum mit 992 Mio € auf Vorjahresniveau. Die wesentlichen Investitionsaktivitäten umfassten Ersatzinvestitionen, Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten wie Motorenplattformen und Getrieben sowie Erweiterungsinvestitionen, z.B. in Gießereianlagen.

AUSSERBILANZIELLE VERPFLICHTUNGEN DER TRATON GROUP

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 | Veränderung |
|---|------------|------------|-------------|
| TRATON GROUP | | | |
| Eventualverbindlichkeiten | 3.250 | 3.676 | -426 |
| Bestellobligo für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | 613 | 748 | -135 |
| Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen | 494 | 416 | 78 |
| Außerbilanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen | 58 | 60 | -2 |
| Übrige finanzielle Verpflichtungen | 3.042 | 38 | 3.004 |

Ursächlich für den Rückgang der Eventualverbindlichkeiten im Vergleich zum Vorjahr sind Währungseffekte. Der Rückgang des Bestellobligo ist operativ bedingt. Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten im Wesentlichen die bedingte Zahlungsverpflichtung aus dem geplanten Erwerb der bisher nicht im Besitz der TRATON befindlichen Navistar-Anteile.

7. Vermögenslage

ANALYSE DER BILANZ

VERKÜRZTE TRATON GROUP BILANZ

| in Mio € | TRATON GROUP | | Industrial Business | | Financial Services | | Sonstige/Überleitung | |
|---|---------------|---------------|---------------------|---------------|--------------------|---------------|----------------------|---------------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 6.766 | 6.755 | 6.762 | 6.750 | 4 | 4 | - | - |
| Sachanlagen | 6.908 | 6.789 | 6.897 | 6.778 | 22 | 25 | -11 | -13 |
| Vermietete Vermögenswerte | 6.496 | 7.119 | 6.489 | 7.115 | 752 | 826 | -745 | -821 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | 1.380 | 1.365 | 1.380 | 1.365 | - | - | - | - |
| Sonstige Beteiligungen | 72 | 34 | 460 | 386 | 0 | 0 | -388 | -352 |
| Ertragsteuerforderungen | 115 | 167 | 93 | 141 | 27 | 26 | -5 | - |
| Aktive latente Steuern | 1.231 | 970 | 1.192 | 935 | 56 | 48 | -18 | -13 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 7.741 | 7.991 | 7 | 10 | 7.733 | 7.981 | 0 | 0 |
| Vorräte | 4.325 | 4.943 | 4.325 | 4.943 | - | - | - | - |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.906 | 2.144 | 1.947 | 2.216 | 47 | 34 | -88 | -106 |
| Sonstige Vermögenswerte | 2.008 | 1.816 | 1.864 | 1.727 | 1.228 | 1.320 | -1.085 | -1.231 |
| Wertpapiere und Geldanlagen | 2.105 | 3.178 | 2.105 | 3.178 | - | - | - | - |
| Flüssige Mittel | 1.714 | 1.913 | 1.641 | 1.853 | 73 | 60 | 0 | 0 |
| Gesamtvermögen | 42.767 | 45.183 | 35.164 | 37.396 | 9.943 | 10.324 | -2.339 | -2.536 |
| Eigenkapital | 13.169 | 14.134 | 12.599 | 13.365 | 961 | 971 | -391 | -201 |
| Finanzverbindlichkeiten | 12.298 | 12.497 | 3.728 | 3.641 | 8.581 | 8.998 | -11 | -141 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 1.828 | 1.769 | 1.817 | 1.759 | 11 | 10 | - | - |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 117 | 278 | 103 | 265 | 20 | 13 | -5 | - |
| Passive latente Steuern | 767 | 787 | 721 | 733 | 60 | 63 | -15 | -9 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 128 | 51 | 123 | 47 | 4 | 4 | - | - |
| Sonstige Rückstellungen | 2.280 | 2.094 | 2.277 | 2.092 | 3 | 3 | - | - |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 9.411 | 11.101 | 11.041 | 13.042 | 199 | 138 | -1.830 | -2.079 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2.769 | 2.472 | 2.753 | 2.453 | 104 | 125 | -88 | -106 |
| Gesamtkapital | 42.767 | 45.183 | 35.164 | 37.396 | 9.943 | 10.324 | -2.339 | -2.536 |

Die COVID-19-Pandemie wie auch die daraus resultierenden Maßnahmen hatten einen erheblichen Einfluss auf die Vermögenslage der TRATON GROUP.

Das Gesamtvermögen der TRATON GROUP ist im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 2,4 Mrd € gesunken. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Wertpapiere und Geldanlagen in Höhe von 1,1 Mrd €, der Vermieteten Erzeugnisse in Höhe von 623 Mio € und der Vorräte in Höhe von 617 Mio €.

Die Vermieteten Erzeugnisse sind aufgrund des durch die COVID-19-Pandemie verringerten Geschäftsvolumens sowie einer Wertminderung aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise um 9% zurückgegangen.

Die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen sind aufgrund der einbezogenen Ergebnisse der wesentlichen Equity-Beteiligungen um 92 Mio € gestiegen. Gegenläufig wirkten die vereinnahmten Dividenden von 36 Mio € und sonstige Eigenkapitalveränderungen bei den Beteiligungsunternehmen von 42 Mio €.

Die Aktiven latenten Steuern sind um 261 Mio € gestiegen. Dies resultiert in erster Linie aus den steuerlichen Folgen eines Verkaufs von Markenrechten innerhalb der MAN-Gruppe.

Die Vorräte sind im Berichtszeitraum um 13% bzw. 617 Mio € zurückgegangen. Dazu trugen Maßnahmen zur Reduktion der Fahrzeugbestände sowie die Umrechnung von in ausländischer Währung bilanzierten Vorräte bei.

Die Flüssigen Mittel lagen am Bilanzstichtag bei 1,7 Mrd € (1,9 Mrd €). Dem Zufluss an Zahlungsmitteln aus der Verminderung der Wertpapiere und Geldanlagen standen u.a. Abflüsse aus der Abführung des Gewinns für das Jahr 2019 an die Volkswagen AG sowie die Dividendenzahlung nach der Hauptversammlung gegenüber.

Das Eigenkapital der TRATON GROUP sank zum 31. Dezember 2020 gegenüber dem 31. Dezember 2019 auf 13,2 Mrd € (14,1 Mrd €). Dies ist im Wesentlichen auf die Dividendenzahlung der TRATON SE von 500 Mio € und auf das negative sonstige Ergebnis von 365 Mio €, das hauptsächlich aus negativen Effekten aus der Umrechnung ausländischer Abschlüsse, insbesondere aufgrund der negativen Kursentwicklung

des brasilianischen Real sowie der erstmaligen Einbuchung des Sicherungsgeschäfts für eine mögliche Kaufpreiszahlung im Hinblick auf den geplanten Erwerb von Navistar, herrührt, zurückzuführen. Außerdem wirkt das negative Ergebnis nach Steuern. Gegenläufig wirkte die Einlage der Volkswagen AG aufgrund des „Relationship Agreements“ vom 14. Juni 2019 in Höhe von 54 Mio €.

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten gingen im Vergleich zum Vorjahreswert um 161 Mio € zurück. Dies resultiert im Wesentlichen aus Zahlungen im Zusammenhang mit der bis Ende 2019 bestehenden steuerlichen Organschaft mit der Volkswagen AG.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind um 1,7 Mrd € gesunken. Hier wirken die Zahlung der Verbindlichkeit aus der Ergebnisabführung an die Volkswagen AG in Höhe von 1,4 Mrd € und der Rückgang der Rückkauf-Verpflichtungen korrespondierend zum Rückgang der Vermieteten Vermögenswerte. Gegenläufig wirkt die erstmalige Einbuchung des Sicherungsgeschäfts für eine mögliche Kaufpreiszahlung im Hinblick auf den geplanten Erwerb von Navistar.

Neben dem in der Konzernbilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt die TRATON GROUP auch nicht bilanzierungsfähige Vermögenswerte wie einzelne Marken, selbst entwickelte Patente oder das Know-how der Mitarbeiter. Die Aufwendungen hierfür sind Investitionen in die Zukunft und sichern den Markterfolg in den kommenden Jahren.

Mit Datum vom 28. Februar 2020 hat die TRATON SE angekündigt, die MAN SE auf TRATON zu verschmelzen, um die Gesamtkonzernstruktur der TRATON GROUP zu vereinfachen. Im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung beabsichtigt TRATON, das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchzuführen (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). Dieses Vorhaben ist abhängig von der Zustimmung der MAN-Hauptversammlung.

Mit Datum vom 17. September 2020 hat der Vorstand der TRATON SE dem Vorstand der MAN SE mitgeteilt, dass die TRATON SE entschieden hat, den am 28. Februar 2020 angekündigten Ausschluss der Minderheitsaktionäre der MAN SE nicht mehr 2020 durchzuführen. Die MAN SE soll sich zunächst auf ihre Aufgaben aus der am

11. September 2020 angekündigten Neuausrichtung und die Bewältigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie konzentrieren. Die vollständige gesellschaftsrechtliche Integration der MAN SE in die TRATON SE soll 2021 weiter vorangetrieben werden.

KAPITALRENDITE

KAPITALRENDITE IM INDUSTRIAL BUSINESS

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|------------|
| Investiertes Vermögen im Jahresdurchschnitt | 12.326 | 12.584 |
| Operatives Ergebnis | -26 | 1.741 |
| Operatives Ergebnis nach Steuern | -18 | 1.219 |
| Kapitalrendite (in %) | -0,1 | 9,7 |

Die Kapitalrendite sank im Vergleich zum Vorjahr. Das ist auf das im Vergleich zum Vorjahreswert stark gesunkene Operative Ergebnis zurückzuführen. Dem wirkte 2020 ein niedrigeres durchschnittliches Investiertes Vermögen entgegen. Für weitere Details zur Entwicklung des Investierten Vermögens sowie des Operativen Ergebnisses, wird auf die Erläuterungen in den Abschnitten „Analyse der Bilanz“ sowie „Gewinn und Verlust“ verwiesen.

Die in den Sondereffekten ausgewiesenen Restrukturierungsaufwendungen bei Scania in Höhe von 54 Mio € wurden beim Operativen Ergebnis nicht in Abzug gebracht.

Zur Ermittlung der Kapitalrendite wird auf den Abschnitt „Finanzielle Steuerung“ verwiesen.

8. Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Das Jahr 2020 wurde stark durch die COVID-19-Pandemie und die damit zusammenhängenden Krisenmaßnahmen der jeweiligen Staaten, deren einschneidenden Auswirkungen auf die Wirtschaft und die damit verbundene große Unsicherheit geprägt.

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen wurden zahlreiche Gegenmaßnahmen ergriffen. Dazu zählten die Reduzierung von Leiharbeit und die weltweite Schließung unserer Produktionsstandorte ab der zweiten Märzhälfte bis zur sukzessiven Wiederaufnahme ab Ende April. Darüber hinaus wurden Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten in Anspruch genommen sowie Sachkosteneinsparungen vorgenommen, wie die Verschiebung bzw. Streichung von Veranstaltungen und Projekten und die Kürzung geplanter Ausgaben.

Der Absatz im Segment Industrial Business lag 21% unter Vorjahr. Der Rückgang im Gesamtjahr 2020 resultierte sowohl aus dem Lkw- als auch aus dem Bus-Geschäft. Der im Lkw-Geschäft in der Region EU27+3 erwartete Rückgang im Jahr 2020 wurde durch die Unsicherheit und Einschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie insbesondere im 2. Quartal 2020 verstärkt. Auch der Absatz in den weiteren Kernmärkten der TRATON GROUP, insbesondere in Südamerika, war hiervon betroffen. Im 2. Halbjahr 2020 konnte jedoch gegenüber den ersten beiden Quartalen eine sehr starke Erholung verzeichnet werden. Der Auftragseingang für das Gesamtjahr 2020 verzeichnete einen Rückgang um 5% im Vergleich zum Vorjahr. Im 2. Halbjahr konnte dieser jedoch sehr stark gesteigert werden und lag 21% über dem Vorjahreszeitraum.

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 22,6 Mrd € (26,9 Mrd €) und damit 16% weniger als im Vorjahr. Der Umsatzrückgang im Industrial Business resultierte im Wesentlichen aus dem Neufahrzeuggeschäft, dem Einbruch des Lkw- und Bus-Absatzes folgend. Auch das After-Sales-Geschäft war von den Unsicherheiten und Einschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie betroffen, verzeichnete jedoch nur einen verhältnismäßig geringen Rückgang um 6%. Der Umsatz im Segment Financial Services war leicht rückläufig. Einem durchschnittlich höheren Nettoportfolio standen negative Wechselkurseffekte und niedrigere Zinsraten gegenüber.

Mit einer erwirtschafteten Operativen Rendite von 0,4% lag die TRATON GROUP im prognostizierten Zielkorridor. Der Vorstand der TRATON GROUP blickt angesichts der im Jahr 2020 entstandenen Unsicherheiten der COVID-19-Pandemie und des Abfalls der Profitabilität im Industrial Business auf einen insgesamt nicht zufriedenstellenden Geschäftsverlauf zurück.

Die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmerseite haben am 26. Januar 2021 eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Das vereinbarte Eckpunktepapier sieht u.a. eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien vor. Verbunden mit den geplanten Maßnahmen ist der Abbau von rund 3.500 Stellen bis Ende 2022. Der Standort in Plauen sowie der österreichische Standort Steyr mit seinen rund 2.200 Arbeitnehmern stehen zur Disposition. Hier prüft der Vorstand der MAN Truck & Bus SE alle Optionen, inklusive die eines Verkaufs oder einer Schließung.

9. Akquisitionsvorhaben Navistar

Am 10. September 2020 erhöhte TRATON das zunächst am 30. Januar 2020 abgegebene Angebot für den Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlichen Aktien der Navistar International Corporation (Navistar) (NYSE: NAV), die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, auf 43,00 USD pro Aktie in bar.

Am 7. November 2020 gab TRATON den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrages („Merger Agreement“) bekannt, wonach TRATON alle ausstehenden und nicht bereits von TRATON gehaltenen Stammaktien von Navistar zu einem Barpreis von 44,50 USD je Stammaktie erwirbt.

Zum Zeitpunkt der Einigung hielt TRATON 16,7% der ausstehenden Aktien von Navistar. Diese grundsätzliche Einigung steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Transaktion durch die Aktionärsversammlung von Navistar sowie behördlicher Genehmigungen.

Die Mittel zur Finanzierung des Erwerbs der ausstehenden Navistar-Stammaktien, die nicht bereits von TRATON gehalten werden, werden durch den Volkswagen Konzern bereitgestellt. Dies umfasst die Finanzierung des Kaufpreises in Höhe von etwa 3,7 Mrd USD, die durch ein Derivat abgesichert wird.

TRATON SE (HGB)

Die TRATON SE mit Sitz in München ist die konzernleitende Holding der TRATON GROUP. Die TRATON SE ist die (direkte bzw. indirekte) Muttergesellschaft der Scania AB, MAN SE, MAN Truck & Bus SE, MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. und TB Digital Services GmbH.

Die TRATON SE ist beim Amtsgericht München unter der Registernummer HRB 246068 eingetragen. Der Jahresabschluss der TRATON SE für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2020 ist nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs und der SE-Verordnung in Verbindung mit dem Aktiengesetz aufgestellt.

Die TRATON SE ist zum Stichtag 31. Dezember 2020 eine 89,72%-ige unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg S.A, Strassen/Luxemburg, die wiederum eine 100%-ige Tochter der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, (Volkswagen AG) ist.

1. Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der TRATON SE entspricht im Wesentlichen dem der TRATON GROUP und wird im Abschnitt „Wirtschaftsbericht“ ausführlich dargestellt. Die TRATON SE ist in dem Steuerungsprozess der TRATON GROUP eingebunden und es gelten die Leistungsindikatoren der TRATON GROUP.

Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Volkswagen AG und der TRATON SE endete mit Ablauf des 31. Dezember 2019 gemäß § 307 AktG kraft Gesetzes.

Der im Februar 2020 angekündigte verschmelzungsrechtliche Squeeze-Out der Minderheitsaktionäre der MAN SE wurde im Geschäftsjahr nicht vollzogen. Jedoch hat der Wechsel von einem Großteil der Mitarbeiter der MAN SE zur TRATON SE stattgefunden. Im laufenden Geschäftsjahr hat die TRATON SE sukzessive die Finanzierungsaufgaben von der MAN SE übernommen.

Die TRATON SE hat im Geschäftsjahr das Vorstandsteam neu geordnet. Herr Andreas Renschler hat die Leitung an Herrn Matthias Gründler übergeben. Zudem folgte Herr

Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann auf Herrn Joachim Drees. Der im Vorstand bisher von Prof. Dr. Carsten Intra verantwortete Geschäftsbereich Personal und IT wird aufgelöst und von den anderen Vorstandsmitgliedern in ihren Funktionen mitverantwortet.

Die TRATON SE hat im 3. Quartal 2020 – auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie – ihren ersten revolvingen Konsortialkredit als Liquiditätsreserve mit einem Volumen von 3,75 Mrd € aufgenommen. Die Laufzeit beträgt drei Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Der Kredit wird durch ein Bankenkonsortium, bestehend aus 21 Banken, bereitgestellt und dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität des Unternehmens.

Am 7. November 2020 gab TRATON den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrages („Merger Agreement“) bekannt, wonach TRATON alle ausstehenden und nicht bereits von TRATON gehaltenen Stammaktien von Navistar zu einem Barpreis von 44,50 USD je Stammaktie erwirbt. Diese grundsätzliche Einigung steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Transaktion durch die Aktionärsversammlung von Navistar sowie der behördlicher Genehmigungen. Die TRATON SE hat im November 2020 zur Finanzierung des US-Dollar Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an Navistar einen derzeit ungenutzten Kredit in Höhe von 3,3 Mrd € bei der Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg, mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der zugrunde liegende Kaufpreis wird über ein vom Abschluss der Transaktion abhängiges Fremdwährungsderivat vollständig abgesichert.

Das geschäftliche und wirtschaftliche Umfeld wird durch die COVID-19-Pandemie nachteilig beeinflusst. Die TRATON SE geht bei der COVID-19-Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis aus, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung der TRATON GROUP nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird.

Die TRATON SE weist im Geschäftsjahr 2020 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von –146 Mio € (1.404 Mio €) aus. Die Verschlechterung in Höhe von 1.550 Mio € resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Beteiligungsergebnis und den gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Gegenläufig wirkte der Wegfall der im Vorjahr ausgewiesenen Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträgen.

2. Ertragslage

TRATON SE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-------------|----------------|
| Beteiligungsergebnis | 2 | 1.932 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen | – | –401 |
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 1 | 0 |
| Zinsergebnis | –29 | –1 |
| Umsatzerlöse | 26 | 13 |
| Umsatzkosten | –25 | –15 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 1 | –2 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | –104 | –135 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 120 | 23 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | –137 | –29 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 0 | 17 |
| Ergebnis nach Steuern | –146 | 1.404 |
| Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn/übernommener Verlust | – | –1.404 |
| Jahresfehlbetrag/-überschuss | –146 | – |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 100 | – |
| Entnahme aus der Kapitalrücklage | 300 | 600 |
| Ertrag aus der Kapitalherabsetzung | – | 16.000 |
| Einstellung in die freie Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die ordentliche Kapitalherabsetzung | – | –16.000 |
| Bilanzgewinn | 254 | 600 |

Im Vergleich zum Vorjahr verschlechterte sich das Beteiligungsergebnis um 1.930 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall der im Vorjahr erhaltenen ordentlichen Dividende in Höhe von 400 Mio € sowie einer Sonderdividende in Höhe von 800 Mio € der Scania AB und den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 703 Mio €.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 28 Mio € auf –29 Mio € verschlechtert. Der Rückgang ist im Wesentlichen durch die Aufwendungen im

Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr abgeschlossenen Konsortialkredit über 3,75 Mrd € begründet.

Die Umsatzerlöse enthalten Dienstleistungen und Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen und haben sich um 13 Mio € auf 26 Mio € erhöht.

Die allgemeinen Verwaltungskosten haben sich um 31 Mio € auf 104 Mio € reduziert. Dies ist im Wesentlichen aufgrund gesunkener Aufwendungen für fremde Dienstleistungen, geringeren Beratungsaufwendungen und sonstiger Sachleistungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkte aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl eine Erhöhung der Personalkosten.

Die Veränderungen der sonstigen betrieblichen Erträge und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Fremdwährungsumrechnung.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag reduzierten sich um 17 Mio €. Im Vorjahr ergab sich ein Steuerertrag aus der konzerninternen Ertragsteuerumlage.

Aufgrund des bis zum 31. Dezember 2019 (24.00 Uhr) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wurde im Vorjahr das Ergebnis nach Steuern in Höhe von 1.404 Mio € an die Volkswagen AG abgeführt.

Trotz des negativen Konzernergebnisses nach Steuern im Jahr 2020 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 0,25 € vor. Aufgrund der Bilanzstruktur möchte TRATON auch im zweiten Jahr der Börsennotiz seine Aktionäre im Sinne der Dividendenkontinuität an der Entwicklung des Netto-Cashflow teilhaben lassen. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 125 Mio €.

Die wirtschaftliche Lage der TRATON SE ist im Wesentlichen durch ihre operative Tätigkeit und die ihrer Tochtergesellschaften geprägt. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die TRATON SE über deren Ausschüttungen bzw. ihre Ergebnisabführungsverträge. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der TRATON SE grundsätzlich der der TRATON GROUP, die im Abschnitt „Wirtschaftsbericht“ erläutert ist.

3. Vermögens- und Finanzlage

TRATON SE BILANZ

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Anlagevermögen | 20.586 | 20.585 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 4.190 | 3.718 |
| Guthaben bei Kreditinstituten | 31 | 0 |
| Bilanzsumme | 24.807 | 24.303 |
| Eigenkapital | 20.749 | 21.341 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 550 | 0 |
| Übrige Rückstellungen und Verbindlichkeiten | 3.508 | 2.962 |
| Bilanzsumme | 24.807 | 24.303 |

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 504 Mio € auf 24.807 Mio € erhöht.

Das Anlagevermögen besteht im Wesentlichen aus den Anteilen an Scania AB und der MAN SE sowie aus weiteren Beteiligungen. In den Beteiligungen sind die Anteile an Navistar ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2020 belaufen sich die Anteile der TRATON SE am Kapital der Navistar auf 16,7%.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme reduzierte sich auf 83,0% (84,7%).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 472 Mio € auf 4.190 Mio €. Dies resultiert im Wesentlichen aus einer erhöhten Finanzierungstätigkeit mit verbundenen Unternehmen.

Guthaben bei Kreditinstituten bestehen in Höhe von 31 Mio €.

Der Rückgang des Eigenkapitals war zurückzuführen auf die im abgelaufenen Geschäftsjahr gezahlte Dividende für das Geschäftsjahr 2019 in Höhe von 500 Mio € und den Jahresfehlbetrag in Höhe von 146 Mio €. Gegenläufig wirkte eine Kapital-

einzahlung in die Kapitalrücklage in Höhe von 54 Mio €. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2020 83,6% (87,8%).

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 19.995.313 T€ (20.241.380 T€) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar.

Die „Übrigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten“ enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, sonstige Rückstellungen und Rückstellungen für Pensionen. Der Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten ergab sich hauptsächlich aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Zusammenhang mit konzerninternen Finanzierungen. Gegenläufig wirkte der Wegfall von Verbindlichkeiten aus der Ergebnisabführung, inklusive der Ertragsteuerumlagen gegenüber der Volkswagen AG. Die übrigen Rückstellungen in Höhe von 45 Mio € sind überwiegend gebildet für öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, Verpflichtungen aus Aufhebungsvereinbarungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern sowie für weitere Einzelrisiken.

Die Nettoliquidität/-verschuldung ergibt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, konzerninternen Forderungen aus dem Finanzverkehr, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten/Sonstigen und abzüglich der konzerninternen Verbindlichkeiten aus dem Finanzverkehr. Die Nettoverschuldung der TRATON SE belief sich am 31. Dezember 2020 auf 1.109 Mio € (2.427 Mio € Nettoliquidität).

4. Chancen und Risiken

Die Geschäftsentwicklung der TRATON SE unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die der TRATON GROUP. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die TRATON SE grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im „**Chancen- und Risikobericht**“ dargestellt. Aus den Beziehungen zu den Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen sowie Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen resultieren.

5. Vergütung des Vorstands

Die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstände sowie für die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im „**Vergütungsbericht**“ erläutert; der Vergütungsbericht ist Teil des Zusammengefassten Lageberichts, dort werden auch die individualisierten Bezüge für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dargestellt.

6. Prognosebericht

Die TRATON SE ist die konzernleitende Holding der TRATON GROUP. Die Ergebnisse der Tochtergesellschaften werden durch Ausschüttungen bzw. Ergebnisabführungen an die TRATON SE vereinnahmt. Die im Ausblick der TRATON GROUP beschriebenen Erwartungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung wirken sich auch auf das Ergebnis der TRATON SE aus. Der Ausblick der TRATON GROUP ist somit auch für die TRATON SE zutreffend. Unter Berücksichtigung der Erwartungen bei den Leistungsindikatoren des Konzerns wird aufgrund der höheren Erträge aus Beteiligungen mit einem erheblich höheren Operativen Ergebnis zuzüglich Beteiligungsergebnis gerechnet. Für weitere Informationen siehe „**Prognosebericht**“ der TRATON GROUP.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

1. Prognosebericht

Bei unserer Prognose der Hauptleistungsindikatoren der TRATON GROUP für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 zum 31. Dezember 2021 handelt es sich um Einschätzungen, die die zukunftsgerichteten Erwartungen des Unternehmens hinsichtlich dieser Kennzahlen der TRATON GROUP beschreiben. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Lkw- und Busmärkte. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Zielsetzungen unserer Operativen Einheiten sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Lkw- und Busmärkte an. Navistar Inc. ist zum Zeitpunkt der Berichtserstellung kein Bestandteil der TRATON GROUP und entsprechend sind die Erwartungen zum operativen Geschäftsverlauf der Navistar Group nicht Gegenstand dieser Prognose.

ERWARTUNGEN ZUR GESAMTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der COVID-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach aber nicht genügen, um das Niveau aus der Zeit vor der Pandemie zu erreichen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden. Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen wird.

EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

In Westeuropa erwarten wir nach dem Rückgang im abgelaufenen Geschäftsjahr für 2021 ein moderates Wirtschaftswachstum. Große Herausforderungen stellen grundsätzlich die Folgewirkungen der COVID-19-Pandemie dar sowie die ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

In Zentraleuropa erwarten wir 2021 ebenfalls moderate Wachstumsraten. Die wirtschaftliche Lage Osteuropas sollte sich auch erholen, allerdings mit einer etwas geringeren Dynamik, da die russische Wirtschaft vermutlich nur leicht wachsen wird.

Für die Türkei erwarten wir eine steigende Wachstumsrate bei gleichzeitig hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2021 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum sollte daher trotz des starken Einbruchs im abgelaufenen Geschäftsjahr nur moderat ausfallen.

Deutschland

Wir erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland im Jahr 2021 mit einer vergleichsweise robusten Rate wachsen wird, aber das Niveau aus der Zeit vor der COVID-19-Pandemie noch nicht erreicht. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2021 voraussichtlich etwas verschlechtern – u.a. abhängig von einer ver-

zögerten Zunahme von Unternehmensinsolvenzen, die aus der pandemiebedingt ausgesetzten Antragspflicht resultieren.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass sich die wirtschaftliche Lage in den USA im Jahr 2021 merklich verbessern wird, trotz einer zwar rückläufigen, aber weiterhin verhältnismäßig hohen Arbeitslosigkeit. Die US-Notenbank wird den Leitzins wahrscheinlich bei nahe Null belassen. Das Wirtschaftswachstum in den Nachbarländern Kanada und Mexiko wird vermutlich ebenfalls merklich zulegen, in Mexiko allerdings – im Vergleich zum relativ starken konjunkturellen Einbruch im Berichtsjahr – voraussichtlich weniger dynamisch.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird sich aller Voraussicht nach im Jahr 2021 erholen und eine moderate Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich nach drei Jahren mit jeweils negativen BIP-Wachstumsraten die wirtschaftliche Lage kaum verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird 2021 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau weiter wachsen, nachdem sie als eine der wenigen Volkswirtschaften im Vorjahr kein rückläufiges Wachstum verzeichnet hatte. Für Indien erwarten wir nach einem starken Rückgang im Berichtszeitraum eine relativ hohe Expansionsrate für 2021, die über dem Durchschnitt der Jahre vor der COVID-19-Pandemie liegt. In Japan wird das BIP-Wachstum voraussichtlich solide ansteigen.

ERWARTUNGEN ZUR BRANCHENENTWICKLUNG

Vorbehaltlich eines weiteren Anstiegs der Infektionszahlen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Gegenmaßnahmen der jeweiligen Länder sowie möglichen Auswirkungen auf unsere Produktion und unsere Lieferketten, erwartet der Vorstand der TRATON GROUP für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw (>6 t) in den geografischen Kernregionen des Konzerns, d.h. Europa (definiert als die 27 EU-Staaten ohne Malta und inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz; kurz „EU27+3“), Brasilien, Russland, Südafrika und der Türkei im Vorjahresvergleich grundsätzlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die Region EU27+3 wird ein deutlicher Marktanstieg erwartet. In Deutschland wird dieser z.B. durch das Flottenerneuerungsprogramm für schwere Nutzfahrzeuge zur Anschaffung von Lkw der neuesten Abgasstufe Euro 6 der Bundesregierung unterstützt. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage erheblich über Vorjahresniveau liegen wird. In Russland rechnen wir für 2021 mit einer spürbaren und in Südafrika mit einer deutlichen Erholung der Nachfrage. In der Türkei gehen wir von einem leichten Nachfrageanstieg aus.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Busmärkten (EU27+3, Brasilien und Mexiko) rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer stabilen bzw. steigenden Nachfrage, jedoch mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktrückgang im Vergleich zum Vorjahr. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich spürbar über dem Vorjahreswert liegen. Ein sehr starkes Marktwachstum erwarten wir in Mexiko.

ABSATZ 2021

Hinsichtlich der Absatzzahlen von Lkw (ohne MAN TGE) gehen wir für 2021 insgesamt von einem sehr starken Anstieg aus.

Die Bus-Absatzzahlen werden 2021 voraussichtlich spürbar zurückgehen. Gründe für diesen Absatzrückgang sind der auf einem niedrigen Niveau verharrende Reisebusmarkt, darüber hinaus haben wir im Vorjahr überproportional vom staatlichen Schulbusprogramm in Brasilien profitiert.

Weltweit erwarten wir für alle Fahrzeuge (inklusive MAN TGE) in Summe für das Geschäftsjahr 2021 einen starken Absatzanstieg.

UMSATZ UND RENDITE 2021

Für den Umsatz des Segments Industrial Business gehen wir von einem erheblichen Anstieg aus, im Wesentlichen resultierend aus dem starken Anstieg im Lkw-Geschäft. Im Segment Financial Services gehen wir von einem moderaten Umsatzanstieg aus. In Summe erwarten wir damit für den Umsatz der TRATON GROUP einen erheblichen Anstieg.

Für das Jahr 2021 prognostizieren wir für die TRATON GROUP eine Operative Rendite von 5,0 bis 6,0%.

Für das Segment Industrial Business gehen wir von einer Operativen Rendite von 4,5 bis 5,5% aus. Diese Erwartungshaltung basiert auf den oben dargestellten Lkw-Marktwachstumsannahmen für die Regionen EU27+3 und Südamerika.

Für das Segment Industrial Business prognostizieren wir eine Kapitalrendite (Return on Investment) von 6,5 bis 7,5% und eine Cash-Conversion-Rate von 25 bis 35%.

In den vorgenannten Prognosen zur Operativen Rendite, zur Kapitalrendite und zur Cash-Conversion-Rate sind keine Aufwendungen, bzw. Ausgaben für das MAN Truck & Bus Restrukturierungsprogramm enthalten. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive der noch offenen Maßnahmen an den Standorten Plauen und Steyr) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

Für das Segment Financial Services prognostizieren wir eine Operative Rendite von 13,5 bis 17,5%. Dem erwarteten Umsatzwachstum stehen erhöhte Kosten für Digitalisierung und die Erschließung neuer Märkte gegenüber.

SACHINVESTITIONEN UND PRIMÄRE FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

Mit den Investitionen in unsere Produkte und Werke sowie mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten schaffen wir die Voraussetzungen für ein profitables und nachhaltiges Wachstum der TRATON GROUP. Im Geschäftsjahr 2021 planen wir gegenüber dem Jahr 2020, in welchem aufgrund der COVID-19-Pandemie eine Repriorisierung unserer Investitionen sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekte notwendig war, einen deutlichen Anstieg der Sachinvestitionen. Die primären Forschungs- und Entwicklungskosten werden erheblich ansteigen.

GESAMTAUSSAGE ZUR KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Vorbehaltlich eines weiteren Anstiegs der Infektionszahlen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Gegenmaßnahmen der jeweiligen Länder sowie möglichen Auswirkungen auf unsere Produktion und unsere Lieferketten, erwartet der Vorstand der TRATON GROUP für 2021 basierend auf den aktuellen Markterwartungen einen starken Absatzanstieg und einen erheblich steigenden Umsatz. Für die TRATON GROUP prognostizieren wir eine Operative Rendite von 5,0 bis 6,0%. In der Prognose sind keine Aufwendungen für das MAN

Truck & Bus-Restrukturierungsprogramm enthalten. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive der noch offenen Maßnahmen an den Standorten Plauen und Steyr) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

| | Ist 2020 | Prognose 2021 ¹ |
|---|----------|----------------------------|
| TRATON GROUP | | |
| Absatz (in Einheiten) | 190.180 | Starker Anstieg |
| Umsatz (in Mio €) | 22.580 | Erheblicher Anstieg |
| Operative Rendite (in %) | 0,6 | 5,0 – 6,0 |
| Industrial Business | | |
| Umsatz (in Mio €) | 22.156 | Erheblicher Anstieg |
| Operative Rendite (in %) | 0,1 | 4,5 – 5,5 |
| Return on Investment (in %) | -0,1 | 6,5 – 7,5 |
| Cash-Conversion-Rate (in %) ² | n.a. | 25 – 35 |
| Sachinvestitionen (in Mio €) | 992 | Deutlicher Anstieg |
| Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten (in Mio €) | 1.165 | Erheblicher Anstieg |
| Financial Services | | |
| Umsatz (in Mio €) | 820 | Moderater Anstieg |
| Operative Rendite (in %) | 13,1 | 13,5 – 17,5 |

¹ vor Aufwendungen aus dem MAN Truck & Bus-Restrukturierungsprogramm und vor Effekten aus der geplanten Übernahme der Navistar International Corporation

² Im Berichtsjahr 2020 führte das negative Ergebnis nach Steuern zu keiner aussagekräftigen Cash-Conversion-Rate.

2. Chancen- und Risikobericht (enthält den Bericht nach § 289 Abs. 4 HGB)

Die TRATON GROUP ist in verschiedenen Bereichen zahlreichen Risiken ausgesetzt. Unternehmerische Risiken können in einem angemessenen Umfang hingenommen werden, müssen aber durch ein wirksames Risikomanagement mit geeigneten Gegenmaßnahmen gesteuert werden. Risiken, die eine Gefahr für den Fortbestand der TRATON GROUP oder einer Marke von TRATON darstellen, sind zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang beschreibt der Begriff „Risiko“ das mögliche Eintreten von Ereignissen oder Entwicklungen, die sich – einzeln oder in Verbindung mit anderen Umständen – signifikant auf das Erreichen der Ziele von TRATON auswirken können. Risiken mit positiven Auswirkungen werden auch als „Chancen“ bezeichnet.

Die TRATON GROUP fördert eine Kultur des Risikobewusstseins, die sich durch Offenheit auszeichnet und die Beschäftigten der Gruppe dazu ermutigt, offen und transparent Risiken anzusprechen und mit Risiken umzugehen. Für einen effektiven Umgang mit Risiken und zur Vermeidung von unentdeckten und dadurch nicht angemessen adressierten Risiken ist Transparenz unabdingbar.

In der Vergangenheit unterhielten Scania und MAN eigene, voneinander unabhängige Risikomanagementsysteme. Im Rahmen der laufenden Umstrukturierung ist TRATON weiterhin damit befasst, sein Risikomanagement und seine internen Kontrollsysteme weiter auszubauen, um einheitliche Mindeststandards in der gesamten TRATON GROUP sicherzustellen.

ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

Dem Vorstand der TRATON SE obliegt die letztendliche Verantwortung für die Umsetzung und die Überwachung eines effektiven Risikomanagements in der TRATON GROUP. Zur Erfüllung dieser Verpflichtung gibt der Vorstand die strategische Ausrichtung vor, trifft Entscheidungen zu maßgeblichen Belangen des Risikomanagements und nimmt die wesentlichen Risiken von TRATON zur Kenntnis. Des Weiteren legt der Vorstand dem Aufsichtsrat und dem Prüfungsausschuss der TRATON SE zusammengefasste Informationen vor, damit diese ihrer Aufsichtsfunktion nachkommen können.

Die Entwicklung des Rahmenwerks für das Risikomanagement obliegt dem Bereich Governance, Risk & Compliance (GRC) der TRATON SE. Gemeinsam mit den für das Risikomanagement zuständigen Funktionsbereichen der einzelnen Marken ist dieser für die Konzeption, die Umsetzung und die Koordination der entsprechenden Prozesse in der gesamten TRATON GROUP verantwortlich.

Grundsätzlich sind alle Führungskräfte innerhalb des Unternehmens für das Risikomanagement in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich verantwortlich („Risiko-

eigentümerschaft“). Risiken sind über die festgelegten Berichtswege und zusätzlich an den jeweiligen Funktionsbereich für das Risikomanagement offen und unverzüglich zu melden, wenn die Risiken die entsprechenden Meldekriterien und -schwellen erfüllen.

Die Konzernrevision prüft unabhängig die Wirksamkeit und Effizienz des Risikomanagements der TRATON GROUP.

RAHMENWERK FÜR DAS RISIKOMANAGEMENT

Das Rahmenwerk für das Risikomanagement von TRATON stellt die Zusammenhänge der einzelnen Risikomanagementprozesse innerhalb der TRATON GROUP dar. Das Rahmenwerk berücksichtigt die entsprechenden gesetzlichen Anforderungen und bezieht sich des Weiteren auf allgemein anerkannte Grundsätze, die in externen Rahmenwerken und Standards festgelegt sind (z.B. COSO, ISO).

Mit dem Risikomanagement bei TRATON sollen verbindliche Mindeststandards für ein effektives Risikomanagement in der gesamten TRATON GROUP festgelegt werden. Damit soll das aktuelle TRATON-Risikoprofil transparent dargestellt sowie sichergestellt werden, dass allen relevanten Risiken eindeutige Verantwortlichkeiten zugewiesen sind. Grundsätzlich durchlaufen alle im Rahmenwerk enthaltenen Prozesse denselben generischen Zyklus:

- **Identifizierung** von Risiken, die das Unternehmen daran hindern können, seine Pläne und Ziele zu erreichen;
- **Bewertung** und Priorisierung der entsprechenden Risiken nach Auswirkung, Wahrscheinlichkeit und weiteren Kriterien;
- **Begrenzung** der Risiken durch geeignete Gegenmaßnahmen (z.B. Kontrollen oder Maßnahmenpläne);
- **Bericht** über den Risikostatus des Unternehmens an das Management;
- **Überwachung** der Entwicklung von Risiken und der Effektivität der Gegenmaßnahmen.

Das Risikomanagementrahmenwerk behandelt Risiken in engerem Sinne, d.h. ohne Chancen zu berücksichtigen. Stattdessen werden Chancen für externe Berichtszwecke in regelmäßigen Abständen von bestimmten Funktionsbereichen, insbesondere den Controlling- und Strategiebereichen, erfasst.

RISIKOMANAGEMENTPROZESSE

Enterprise Risk Management (ERM)

Der ERM-Prozess soll dem Management Transparenz über das aktuelle Risikoprofil der TRATON GROUP verschaffen. Er beinhaltet alle organisatorischen Regeln und Maßnahmen zur Identifizierung und Bewertung von Ereignisrisiken aus den unterschiedlichen Bereichen. Er hilft dem Management sicherzustellen, dass alle relevanten Risiken eindeutig einem Verantwortlichen zugewiesen sind und dass die Umsetzung geeigneter Maßnahmen überwacht werden kann. ERM dient als Kernprozess für die Erfüllung verschiedener interner und externer Berichtspflichten wie in entsprechenden nachfolgenden Kapiteln ausgeführt. Die Bewertung der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe gemäß einer Nettobewertung, wobei die Nettobewertung bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Einschätzung der qualitativen Kriterien Reputationsverlust und strafrechtliche Relevanz. Aus den quantitativen und qualitativen Kriterien wird ein Scorewert ermittelt. Risiken werden nach diesem Scorewert eingestuft. Für den Zweck der Risikoaggregation werden die beiden quantitativen Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Schadenshöhe verwendet.

Internes Kontrollsystem (IKS)

Das IKS ist ein sich wiederholender Prozess, um systemische Risiken auf Prozessebene zu managen und zu überwachen. Es umfasst sämtliche vorgegebenen Abläufe, Verfahren und Maßnahmen, die für eine angemessene Sicherheit in Bezug auf die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und ausgewählte Compliance-Themen (z.B. Antikorruption, Kartellrecht) sorgen sollen. Das IKS als Prozess umfasst die Auswahl der einzubeziehenden Einheiten (Scoping), die Dokumentation relevanter Kontrollen, die Beurteilung des Kontrolldesigns und der Kontrollwirksamkeit, die Behebung festgestellter Kontrollschwächen sowie die Berichterstattung an das Management.

GRC-Regelprozess

Der GRC-Regelprozess als jährlicher Prozess zielt darauf ab, wesentliche systemische Risiken zu identifizieren, zu bewerten und zu reduzieren. Zu jedem Risiko werden Gegenmaßnahmen und Managementkontrollen erfasst und diese auf ihre Wirksamkeit hin getestet. Der Fokus des GRC-Regelprozesses liegt auf Risiken in Bezug auf das Kontrollumfeld sowie auf Managementsystemen.

RISIKOBERICHTERSTATTUNG

Der Vorstand und der Aufsichtsrat/Prüfungsausschuss der TRATON SE werden regelmäßig über die Risikolage und das Risikomanagement der TRATON GROUP informiert. Dasselbe gilt für die Leitungs- und Aufsichtsorgane der TRATON Marken und Konzernunternehmen.

Das TRATON Governance & Risk Board (GRB) befasst sich für den Vorstand der TRATON SE vierteljährlich mit dem Risikomanagement, den internen Kontrollen und damit zusammenhängenden weiteren Themen in der TRATON GROUP. Das GRB wird durch den Bereich GRC organisiert und setzt sich aus den Finanzvorständen der TRATON SE und der Marken sowie anderen Führungskräften der obersten Ebene zusammen.

Neben den Kriterien für reguläre Risikoberichtsprozesse wurden für die gesamte TRATON GROUP Kriterien für den Fall einer Risikoeilmeldung an den Vorstand festgelegt. Dieser Fall tritt dann ein, wenn ein neues Risiko entsteht, das sich maßgeblich auf die Ziele der TRATON GROUP auswirken kann, oder wenn sich ein bereits gemeldetes Risiko deutlich erhöht.

Schließlich erfüllt TRATON etliche zusätzliche interne und externe Berichtspflichten, darunter Risikoberichte an die Volkswagen AG und externe Risikoberichte im Zusammengefassten Lagebericht im Rahmen der gesetzlichen Rechnungslegung.

HAUPTEIGENSCHAFTEN DES RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENEN INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Das Interne Kontrollsystem der TRATON GROUP soll angemessene Sicherheit gewährleisten, dass der Konzernabschluss der TRATON GROUP ordnungsgemäß ist, d. h. ohne wesentliche Fehler oder Falschdarstellungen.

Bei der TRATON SE erstellt und veröffentlicht der Bereich Accounting den Konzernabschluss für die TRATON GROUP. Dem Bereich obliegt zudem das TRATON Rahmenwerk für die Rechnungslegung, das relevante Leitfäden für die Rechnungslegung, Richtlinien und die Definition von Verfahrensanweisungen und internen Kontrollen umfasst. Des Weiteren überwacht Accounting die betreffenden gesetzlichen Anforderungen und prüft die Einheitlichkeit und Kontinuität der Rechnungslegung in der gesamten TRATON GROUP.

Um die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sicherzustellen, werden sämtliche betroffenen Prozesse systematisch mit typischen Kontrollmechanismen versehen, insbesondere umfassende Prüf- und Reviewmechanismen, Freigabehierarchien, Funktionstrennungen sowie dem Vier-Augen-Prinzip. Da Rechnungslegung und Konsolidierung in hohem Maße auf Informationstechnologie angewiesen sind, bestehen für alle betroffenen Systeme geeignete IT-Kontrollen (z.B. Zugriffskontrolle, Sicherungs- und Wiederherstellungsverfahren sowie Änderungsmanagement), einschließlich Kontrollen externer Dienstleister.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem der TRATON GROUP deckt nicht nur Buchhaltungstätigkeiten bei der TRATON SE ab, sondern auch andere Funktionsbereiche und Tochtergesellschaften, in denen maßgebliche Informationen für die Rechnungslegung verarbeitet werden.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystems wird im Zuge des oben erläuterten IKS-Prozesses mindestens einmal jährlich beurteilt. Festgestellte Kontrollschwachstellen werden zentral überwacht, bis Maßnahmen zu ihrer Behebung umgesetzt wurden. Wie bereits erläutert ist die TRATON GROUP derzeit damit befasst, ihr Internes Kontrollsystem auf der Grundlage einheitlicher Mindeststandards innerhalb der gesamten TRATON GROUP weiter auszubauen.

CHANCEN UND RISIKEN

Die wesentlichen Chancen und Risiken mit Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage klassifiziert die TRATON GROUP anhand der sechs Kategorien Strategie, Märkte, Produkte, operatives Geschäft, Recht & Compliance und Finanzen.

Die Risiken aus der COVID-19-Pandemie können mehrere Risikokategorien betreffen. Diese Risiken wurden den sechs Kategorien zugeordnet und sind in diesem Bericht entsprechend dargestellt.

Strategie

Die TRATON GROUP verfolgt das Ziel, durch weltweite Präsenz und kundenfokussierte Innovationen einen „Global Champion“, und damit eines der profitabelsten Unternehmen der Transportbranche zu schaffen. Die Erreichung dieses Ziels hängt u.a. von einer erfolgreichen geografischen Expansion jenseits der derzeitigen

Hauptmärkte ab. Die TRATON GROUP möchte ihre Geschäftsaktivitäten in Nordamerika und in Asien sowohl durch strategische Allianzen als auch durch sonstige Maßnahmen erweitern, die wesentliche Chancen und Risiken beinhalten. Gelingt es der TRATON GROUP nicht, jenseits ihrer Hauptmärkte erfolgreich zu expandieren, könnte dies ihre Fähigkeit, Skalenvorteile zu generieren, gefährden. Die strategischen Allianzen bringen verschiedene Risiken für TRATON mit sich, vor allem dann, wenn unsere geschäftlichen und rechtlichen Interessen nicht mit denjenigen unserer Partner übereinstimmen. Unerwartet auftretende Probleme mit diesen Allianzen könnten sich nachteilig auf die Position und den Zugang der TRATON GROUP zu den strategisch wichtigen Märkten Nordamerikas und Asiens auswirken.

Mit dem Abschluss des bindenden Zusammenschlussvertrags ("Merger Agreements") zwischen Navistar International Corporation (Navistar) und TRATON SE am 7. November 2020 eröffnen sich für die TRATON GROUP strategische Chancen auf dem nordamerikanischen Markt. Damit verbunden sind allerdings auch Risiken wie ein mögliches Scheitern der Übernahme oder im Zuge der Integration von Navistar in die TRATON GROUP.

Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen sind für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Profitabilität von TRATON von zentraler Bedeutung. Aus der Zusammenarbeit zwischen den Marken sowie mit den Allianzpartnern ergeben sich vor allem aufgrund zusätzlicher Skaleneffekte signifikante Chancen. Unser zukünftiger Erfolg wird auch davon abhängen, wie gut es gelingt, langfristig Synergien aus der Zusammenarbeit zu realisieren und in den Operativen Einheiten erfolgreich operative Effizienzprogramme umzusetzen.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengeren und teilweise gegensätzlichen Umweltvorschriften und -verordnungen auf der ganzen Welt, insbesondere Verordnungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen.

Mit der Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Lkw über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat die Europäische Union den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge, also auch der TRATON GROUP, sehr ambitionierte Ziele vorgegeben, den CO₂-Ausstoß innerhalb der nächsten Dekade zu verringern. So müssen die CO₂-Emissionen der entsprechenden

Fahrzeuge bis 2025 um 15 % bzw. bis 2030 um 30 % gegenüber einem Bezugswert eines Beobachtungszeitraums vom Juli 2019 bis Juni 2020 mittels eines standardisierten Verfahrens gesenkt werden. Das Ziel der Reduzierung um 30 % bis 2030 soll im Jahr 2022 – neben anderen Bestandteilen der Verordnung (EU) 2019/1242 – noch einmal hinterfragt werden. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, können potenzielle – zunächst im Zeitraum 2025 bis 2029 – Strafzahlungen in Höhe von 4.250 € pro Gramm CO₂-Emission je Tonnenkilometer (tkm) verhängt werden. Ab dem Jahr 2030 erhöhen sich die Strafzahlungen auf 6.800 € pro Gramm CO₂/tkm.

Im Rahmen des „European Clean Deal“ hat die Europäische Kommission den „2030 Climate Target Plan“ vorgelegt, der eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens –55 % (bisher –40 %) vorsieht. Dies kann die Anforderungen für die CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge zusätzlich beeinflussen.

Die Einhaltung der Verordnungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen erfordert erhebliche Investitionen in neue Technologien, wie alternative Antriebssysteme und Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen angetrieben werden. Sämtliche Maßnahmen für den Straßengüterverkehr, die die Etablierung alternativer Antriebe voranbringen (z.B. Förderprogramme zur Anschaffung von Lkw mit alternativen Antrieben, Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur, sonstige flankierende politische Maßnahmen wie CO₂-basierte Maut) werden auf EU- und auf nationaler Ebene zügig konkretisiert. Auch eine zunehmende Vernetzung im Transportnetz kann Ineffizienz im bestehenden Transportnetz, z.B. nicht genutzte Transportkapazitäten, Leerfahrten oder ineffiziente Transportroutenplanung, beheben. Verbunden mit vernetzten Verkehrsregelungssystemen kann dies zu einem optimierten Transportfluss und somit auch zu geringeren CO₂-Emissionen führen. Innovationen können somit nicht nur zur Erfüllung von regulatorischen Richtlinien beitragen, sondern auch helfen, Kundenwünsche besser zu adressieren und somit auch Marktanteile zu gewinnen.

Märkte

Weltweit und auf den Kernmärkten von TRATON wirken sich wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen in hohem Maße auf die Nutzfahrzeugbranche aus. Deshalb ist die Branche stark konjunkturabhängig. Aus Abweichungen von erwarteten Entwicklungen im wirtschaftlichen Umfeld und Schwankungen des

Geschäftsklimas können sich im Hinblick auf die Nachfrage nach unseren Produkten sowohl Chancen als auch Risiken ergeben.

Trotz des derzeitigen wirtschaftlichen Abschwungs der europäischen Nutzfahrzeugmärkte, der durch die COVID-19-Pandemie weiter verstärkt wurde, sieht die TRATON GROUP mittel- bis langfristig für alle Marken Chancen für ein profitables Wachstum in den Transportmärkten, da sich die zugrunde liegenden globalen wirtschaftlichen Trends erwartungsgemäß fortsetzen dürften. Dazu zählen die erwartete wirtschaftliche Erholung, die weltweit arbeitsteiligen Wertschöpfungsketten, das Wachstum des Online-Handels und daraus resultierend eine auf hohem Niveau liegende globale Transportleistung.

Wesentliche Risiken für eine Fortsetzung des Weltwirtschaftswachstums ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus möglichen Turbulenzen auf den Finanz- und Rohstoffmärkten, zunehmend protektionistischen Tendenzen sowie strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. Hinzu treten verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der mögliche weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts weiterhin hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann zu negativen Marktreaktionen führen.

Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein Risiko. Insbesondere der Austritt Großbritanniens aus dem EU-Binnenmarkt sowie weitere handelspolitische Maßnahmen wie Zölle oder nichttarifäre Handelshemmnisse können sich negativ auf TRATON auswirken.

Ziel der TRATON GROUP ist es, den Zugang zu wachsenden adressierbaren Marktsegmenten in Schwellenländern vorteilhaft zu nutzen. Der adressierbare Markt für westliche Fahrzeughersteller in solchen Märkten dürfte größer werden, da in den nächsten Jahren weltweit strengere Regelungen und Emissionsstandards eingeführt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird jedoch vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen, von Kapital-

importen sowie durch soziopolitische Spannungen, Konflikte, Korruption, mangelhafte staatliche Strukturen und fehlende Rechtssicherheit gehemmt.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind weitere wesentliche Risikofaktoren für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte in Osteuropa, im Nahen Osten oder in Afrika Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie rückt die Unsicherheit über die wirtschaftliche Entwicklung in den Mittelpunkt, woraus sich für TRATON bedeutsame Marktrisiken ergeben. Diese betreffen das Geschäft mit Neu- und Gebrauchtfahrzeugen ebenso wie das After-Sales-Geschäft und können sich negativ auf Umsatz und Ergebnis auswirken. Einen positiven Effekt erwarten wir aus Konjunkturprogrammen der EU oder von einzelnen Ländern innerhalb der Europäischen Union. So wurde von der Deutschen Bundesregierung das Flottenerneuerungsprogramm 2020/21 für schwere Nutzfahrzeuge bereits beschlossen.

TRATON ist intensivem Wettbewerb ausgesetzt, der sich in Zukunft noch verstärken könnte. Der künftige Erfolg von TRATON hängt davon ab, wie gut die Gruppe mit den wesentlichen Wettbewerbsfaktoren in der Nutzfahrzeugbranche umgehen kann: Dazu gehören insbesondere Innovationsinitiativen und deren positive Auswirkungen auf die Gesamtbetriebskosten, die Fähigkeit, mit maßgeschneiderten Produkten und Dienstleistungen die individuellen Anforderungen der Kunden zu erfüllen, sowie die Verfügbarkeit technologischer Innovationen für die großen Branchentrends (d. h. alternative Antriebssysteme, Vernetzung und autonomes Fahren). Gelingt es TRATON nicht, sich erfolgreich in den sich wandelnden Märkten zu behaupten, können Preisdruck, Umsatzverlust und Margenrückgänge die Folge sein.

TRATON kann die schwankende Nachfrage nach seinen Produkten u.a. durch flexible Produktions- und Arbeitsmodelle ausgleichen. Des Weiteren könnten Schwankungen auf den Märkten, soweit auf bestimmte Regionen begrenzt, durch die internationale Präsenz der TRATON GROUP abgefangen werden. Eine weitere Möglichkeit sind strukturelle Anpassungen, wenn der Abschwung eines Marktes nicht durch vorübergehende Maßnahmen aufgefangen werden kann. Letztere können allerdings mit substanziellen Einmalaufwendungen verbunden sein.

Produkte

Der künftige Erfolg der TRATON GROUP wird davon abhängen, wie gut es der Gruppe gelingt, die großen Branchentrends korrekt zu beurteilen und mit innovativen, kommerziell attraktiven Produkten, Technologien und Dienstleistungen darauf zu reagieren. Rechtzeitige Innovationen in disruptiven Trends wie Autonomes Fahren, Vernetzung und elektrische Antriebe können Geschäftschancen darstellen. Zu diesem Zweck tätigt TRATON umfangreiche Investitionen in Forschung und Entwicklung. Dazu können auch Partnerschaften und Kooperationen mit Lieferanten oder anderen Organisationen außerhalb der Kernkompetenzen von TRATON gehören.

Die Entwicklung neuer Produkte erfolgt im Rahmen großer und komplexer Projekte, die verschiedene Risiken mit sich bringen. Diese können sich aus mehreren Faktoren ergeben, u.a. aus falschen Annahmen hinsichtlich der Planung und der Umsetzungskosten, unerwarteten technischen Herausforderungen, Mängeln bei der Projektgestaltung und beim Projektmanagement oder unzureichenden Leistungen seitens Zulieferern und Partnern. Diese Faktoren können zu bedeutsamen Mehrkosten, Verzögerungen bei der Einführung neuer Produkte, Lieferverzögerungen, Qualitätsproblemen und einer Verschlechterung der Kundenbeziehungen führen.

Um diesen Risiken zu begegnen, haben die TRATON GROUP und ihre Marken einen strategischen Planungsprozess auf der Basis von Trendanalysen im Markt- und Geschäftsumfeld etabliert. Mit der daraus resultierenden Produktplanung werden unsere umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gesteuert.

Mit der steigenden Komplexität der Nutzfahrzeuge nehmen auch die Risiken für Fahrzeugmängel und Qualitätsprobleme im Allgemeinen zu. Eine mangelhafte Qualität kann sowohl zu Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzkosten als auch zu Verlusten von Marktanteilen oder niedrigeren Produktmargen führen. In schwer-

wiegenden Fällen können Rückrufe und Ansprüche aus Produkthaftung und Schadenersatz auf TRATON zukommen. Umgekehrt kann eine erstklassige Produktqualität unsere Wettbewerbsposition stärken.

Die Auswirkungen dieser Faktoren könnten sich aufgrund des modularen Komponentenkonzepts der TRATON GROUP noch verstärken, da die Komponenten in verschiedenen Fahrzeugen aller Marken und damit in höheren Stückzahlen eingesetzt werden. Umgekehrt eröffnen sich der TRATON GROUP durch das modulare Komponentenkonzept verschiedene Chancen, insbesondere durch Skaleneffekte bei Produktion und Beschaffung sowie eine bessere Verteilung von Entwicklungskosten.

Für die hohen Qualitätsstandards ihrer Produkte sowie die Einhaltung staatlicher Sicherheitsvorgaben und anderer Standards fallen für TRATON erhebliche Kosten für Überwachung, Zertifizierung und Qualitätssicherung an. Wir verfügen über ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem, das bei der Produktentwicklung beginnt und sich auf die Produktion, die Zulieferer und die Einsatzkontrolle der Produkte der Gruppe erstreckt.

Operatives Geschäft

Der Erfolg der TRATON GROUP hängt vom unterbrechungsfreien Ablauf der Fertigungsprozesse ab. Unvorhergesehene Betriebsstörungen in Produktionsanlagen stellen ein Risiko dar und können durch verschiedene Ereignisse verursacht werden, z.B. Stromausfälle, Anlagenausfälle, Brände, Überschwemmungen, soziale Unruhen oder terroristische Aktionen, Arbeitskonflikte oder sonstige operative Probleme. Zudem ist die TRATON GROUP auf die pünktliche Lieferung hochwertiger Materialien und Komponenten durch ihre Zulieferer angewiesen. Ist einer oder sind mehrere Zulieferer nicht in der Lage oder nicht bereit, Lieferverpflichtungen zu erfüllen, z.B. aufgrund von Lieferengpässen, Streik, Kapazitätsaufteilungen auf andere Kunden oder finanziellen Schwierigkeiten des Zulieferers bzw. der Zulieferer, besteht für uns das Risiko eines Produktionsstillstands und von Überbeständen an Vorräten.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie bestehen weiterhin wesentliche Risiken für den Fall, dass eine erneute Schließungen von Werken oder kritischer Produktionsbereiche notwendig würde. Dies könnte der Fall sein, wenn sich die getroffenen Schutzmaßnahmen als nicht ausreichend wirkungsvoll erweisen oder das allgemeine Infektionsgeschehen zu erneuten Beschränkungen durch die zuständigen Behörden führt.

Im Zuge des Wiederanlaufs der Produktionen in den Werken unserer Marken wurde außerdem großes Augenmerk auf die Stabilität der Lieferketten gelegt, die sich überwiegend als robust herausgestellt haben. Dennoch besteht weiterhin das Risiko, dass aufgrund der COVID-19-Pandemie Probleme einzelner Lieferanten zu Versorgungsengpässen mit Zukaufteilen oder Komponenten führen könnten. Die TRATON GROUP begegnet diesem Risiko durch ein verstärktes Monitoring und eine enge Abstimmung mit ihren Lieferanten.

Außerdem können durch Unfälle oder technische Störungen in Produktionsanlagen Wasser, Boden und Luft durch umweltgefährdende Stoffe verunreinigt werden. Dagegen hat die TRATON GROUP vielfältige präventive und detektive Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören vorbeugende Anlagenwartung und -instandhaltung, regelmäßige Kontrollen durch Fachpersonal, Begehungen vor Ort, Gefahrenabwehrpläne, Gefahrstoffmanagement und Werksfeuerwehren.

Aufgrund des starken Wettbewerbs in der Nutzfahrzeugbranche sind Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Profitabilität unabdingbar. Wir haben zwar für jede unserer Marken Initiativen zur Steigerung der operativen Effizienz eingeführt, allerdings ist damit nicht garantiert, dass diese Programme die angestrebten Verbesserungen auch erzielen oder dass nicht doch höhere Umsetzungskosten als erwartet entstehen.

So haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und der Gesamtbetriebsrat nach intensiven Verhandlungen am 26. Januar 2021 ein Eckpunktepapier für eine umfassende Neuausrichtung von MAN Truck & Bus beschlossen. Die Maßnahmen, die sich daraus ergeben, umfassen die Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks sowie einen erheblichen, sozialverträglichen Stellenabbau. Diese sollen nun mit einem Zukunftstarifvertrag sowie in betrieblichen Vereinbarungen fixiert werden. Die Umsetzung der Vereinbarungen ist bedeutsamen Risiken ausgesetzt, was sowohl den Erfolg der Maßnahmen als auch die Höhe und den zeitlichen Anfall der damit verbundenen Kosten betrifft.

Die Geschäftsprozesse der TRATON GROUP hängen in hohem Maße von der Informationstechnologie ab. Neben der Chance, die operative Effizienz und Effektivität von TRATON zu steigern, birgt dies auch Risiken. Teile der Infrastruktur können durch Unfälle, Katastrophen, technische Schäden, veraltete Technologie oder Inter-

netangriffe ausfallen und damit Geschäftsprozesse beeinträchtigen oder vollständig zum Erliegen bringen. Zudem besteht das Risiko des unbefugten Zugriffs auf vertrauliche Geschäftsdaten und -informationen, die in den IT-Systemen des Unternehmens hinterlegt sind.

Um die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen zu gewährleisten, setzt TRATON auf ein risikoorientiertes Managementsystem der Informationssicherheit wie auch auf eine Kombination aus modernen Hard- und Softwaretechnologien, effektiven IT-Organisationsmechanismen und einem IT-bezogenen internen Kontrollsystem.

Des Weiteren hängt unser Erfolg in erheblichem Maße davon ab, wie gut es gelingt, erfahrene Führungskräfte und Mitarbeiter für das Unternehmen zu begeistern, einzustellen, zu schulen und zu binden. Das TRATON-Managementteam verfügt über umfassendes Know-how sowie Branchenerfahrung und der Verlust von Schlüsselfiguren des Managements kann sich nachteilig auf die Möglichkeiten zur Erreichung unserer strategischen Ziele auswirken. Ebenso ist die TRATON GROUP auf hochqualifizierte Mitarbeiter mit Kompetenzen auf naturwissenschaftlichen und technischen Gebieten angewiesen.

Um solche Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden, müssen verschiedene Bedingungen gegeben sein, z.B. Vergütungsprogramme und Zusatzleistungen, Arbeitsumfeld, Aufstiegsmöglichkeiten, Förderung der Vielfalt und öffentliches Image. Um das Potenzial unserer Mitarbeiter auszuschöpfen und die strategischen Ziele der TRATON GROUP zu fördern, setzen alle Marken auf ein Umfeld, in dem Schulung, Qualifizierung und Weiterbildung zentrale Faktoren der Personalentwicklungsstrategie bilden – von modernen Berufsausbildungsstrategien für Auszubildende bis hin zu Fortbildungsprogrammen für die oberste Führungsebene.

Recht & Compliance

Im Zusammenhang mit ihren normalen Geschäftstätigkeiten ist die TRATON GROUP mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Einige der damit einhergehenden Risiken sind bedeutsam. Für weitere Details wird auf den Abschnitt „[Wesentliche Rechtsstreitigkeiten](#)“ verwiesen. Des Weiteren können bei Nichteinhaltung von gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen behördliche Verfahren drohen.

Insbesondere unterliegt die TRATON GROUP den kartellrechtlichen Verordnungen in der Europäischen Union und anderen Rechtsordnungen und ist daher Risiken hinsichtlich damit verbundener Durchsetzungsmaßnahmen und Schadenersatzforderungen ausgesetzt. Aufgrund der zunehmenden Konzentration in der Nutzfahrzeugindustrie wird die Branche durch die Kartellbehörden stärker kontrolliert. Die Feststellung eines Verstoßes gegen kartellrechtliche Verordnungen könnte sich in verschiedenster Weise nachteilig auf die TRATON GROUP auswirken, u.a. durch hohe Geldbußen, Schadenersatzforderungen, Offenlegung und Änderungen von Geschäftspraktiken und Rufschädigungen.

Für die TRATON GROUP gelten Datenschutz-Vorgaben in Bezug auf u.a. die Nutzung und die Weitergabe personenbezogener Daten sowie die Vertraulichkeit, die Integrität und die Verfügbarkeit solcher Daten. Insbesondere unterliegen wir den strengen Vorgaben durch die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der EU, die seit Mai 2018 in Kraft ist. Hält die TRATON GROUP diese Verordnung nicht ein, könnte dies zu Schadenersatzforderungen und anderen Haftungsansprüchen, hohen Geldbußen und anderen Strafzahlungen sowie Kundenverlust und Rufschädigung führen.

Die weltweite Präsenz der TRATON GROUP und die Vielzahl ihrer Produkte und Dienstleistungen sind mit Risiken durch Verletzung von Patenten der TRATON GROUP durch Dritte und unerlaubte Weitergabe von unternehmensspezifischem TRATON-Know-how durch Dritte verbunden. Um diesen Risiken zu begegnen, prüfen wir, gegebenenfalls auch mit Unterstützung externer Rechtsberater, die jeweilige Rechtslage im Einzelfall, um ungerechtfertigte Ansprüche abzuwenden oder eigene Ansprüche durchzusetzen. Des Weiteren hat die TRATON GROUP ein umfassendes Compliance-Programm mit Schwerpunkt auf Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht und Verhinderung von Geldwäsche eingerichtet und erweitert dieses kontinuierlich.

Finanzen

Die TRATON GROUP ist aufgrund ihrer globalen Geschäftstätigkeit und internationalen Ausrichtung in bedeutsamem Maße finanziellen Risiken ausgesetzt. Diesen Risiken begegnet die TRATON GROUP mit einem gruppenweiten Finanzrisikomanagement.

Wenn die TRATON GROUP Transaktionen in einer anderen Währung als ihrer funktionalen Währung durchführt, ist sie einem Währungsrisiko ausgesetzt. Die TRATON GROUP sichert daher Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, Forderungen und Verbindlichkeiten und aus geplantem Absatz teilweise ab. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder anderen mit der Gesellschaft verbundenen nachgeordneten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums in den Konzernabschluss bestehen aufgrund der Währungsumrechnung Risiken. Diese Translationsrisiken sichert TRATON grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Zinsrisiken entstehen aus zinssensitiven Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Das Zinsrisikomanagement verfolgt das Ziel, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente weitgehend zu reduzieren.

Für die Herstellung der Produkte der TRATON GROUP werden Rohstoffe benötigt. Aus den Preisentwicklungen auf den Rohstoffmärkten oder Preisgleitklauseln bei Lieferantenverträgen können sich Rohstoffpreissrisiken ergeben. Diesen Risiken wird durch langfristige Lieferverträge, durch Preisgleitklauseln in Kundenverträgen und durch gezielte Rohstoffpreissicherungen im Bankenmarkt begegnet.

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die TRATON GROUP ihren finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maße nachkommen könnte. Um eine ausreichende Liquidität zu jeder Zeit sicherzustellen, werden die Mittelzuflüsse und -abflüsse fortlaufend überwacht und gesteuert. Ferner wird die Entwicklung der Liquidität der TRATON GROUP im Rahmen einer detaillierten Finanzplanung überwacht. Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterhält automatisierte Cash Pools, soweit dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und durchführbar ist. Aufgrund der COVID-19-Pandemie ergeben sich erhöhte Liquiditätsrisiken, falls zu erwartende geringere Mittelzuflüsse nur teilweise durch eine Reduzierung der laufenden Kosten ausgeglichen werden können.

Zur externen Finanzierung werden die sich an den Finanzmärkten bietenden Möglichkeiten fortlaufend verfolgt, um die finanzielle Flexibilität der TRATON GROUP zu sichern. Zudem hat die TRATON GROUP Zugang zur internen Finanzierung von Volkswagen.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen aufgrund seiner eigenen wirtschaftlichen Situation, die durch die COVID-19-Pandemie negativ beeinflusst worden sein kann, oder des politischen Umfelds nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust für die TRATON GROUP verursacht. Diese Länder- und Kontrahentenrisiken werden durch die sorgfältige Auswahl der Geschäftspartner, durch geeignete Vertrags- und Zahlungsbedingungen sowie durch Bürgschaften und Akkreditive reduziert. Ferner wird durch zentrales Cash Management verbunden mit einem Limitvergabesystem die Anlage flüssiger Mittel auf mehrere Finanzinstitute verteilt.

Die TRATON GROUP ist dem Risiko einer ergebniswirksamen Wertminderung ausgesetzt, wenn sich eine Wertminderung von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ergibt.

TRATON gewährt seinen Mitarbeitern Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen. Der Barwert dieser Verbindlichkeiten hängt im Wesentlichen ab von dem für die Abzinsung künftiger Leistungen verwendeten Diskontierungszinssatz, von der Inflationsrate als Basis künftiger Leistungsanpassungen, von der erwarteten Entgeltentwicklung, von den zu leistenden Beitragszahlungen sowie von der Lebenserwartung der begünstigten Mitarbeiter.

Um die mit Pensionszusagen verbundenen Finanzrisiken zu reduzieren, sind einige Pensionspläne, freiwillig oder verpflichtend, über Pensionsvermögen ausfinanziert, das in der Bilanz gegen die Pensionsverbindlichkeiten saldiert werden kann. Der Marktwert des Pensionsvermögens kann insbesondere durch sich verändernde Währungskurse, Zinsniveaus, Kreditrisiken und Wertpapierpreise negativ beeinflusst werden.

Jede wesentliche Erhöhung des Barwerts der von TRATON gewährten Pensionszusagen und sonstigen langfristigen Leistungen an Mitarbeiter und/oder deutlich nachgebende Marktwerte des Pensionsvermögens können eine signifikant negative Auswirkung auf die Vermögens-, Liquiditäts- und Ertragslage der TRATON GROUP haben.

Die Finanzplanung der TRATON GROUP basiert auf Annahmen, die vom Management der Gruppe getroffen werden. Diese Annahmen beziehen sich auf die geschäftliche Entwicklung und andere externe Faktoren, die schwer vorherzusagen sind oder nicht von TRATON beeinflusst werden können, sowie auf teilweise noch umzusetzende Maßnahmen. Daher besteht ein Risiko, dass die der Planung zugrunde liegenden Annahmen unvollständig oder inkorrekt sein können und daraus eine Abweichung zwischen geplantem und tatsächlichem Ergebnis entstehen kann. Es können sich für TRATON auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Außerdem unterliegt die TRATON GROUP der Ertragsteuer und sonstigen Steuern in einer Vielzahl von Steuerhoheiten. Die Ermittlung der Rückstellungen für Ertragsteuer, Umsatzsteuer, Mehrwertsteuer und sonstigen Steuern, einschließlich Quellensteuern, erfolgt im Wesentlichen auf Basis von verantwortungsvollen Ermessensentscheidungen und Schätzungen von Besteuerungsgrundlagen. Dementsprechend sind bei verschiedenen Transaktionen und Berechnungen im Rahmen unseres gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, beispielsweise bei konzerninternen Transaktionen und Verrechnungspreisen über Rechtsordnungen hinweg sowie bei Transaktionen mit besonderen Dokumentationsvorgaben, die finalen Steuerfestsetzungen oder der zeitliche Eintritt der steuerlichen Auswirkungen mit gewissen Unsicherheiten behaftet.

TRATON unterliegt regelmäßigen steuerlichen Außenprüfungen durch die zuständigen Steuerbehörden, die im Hinblick auf unsere berücksichtigten Steuerpositionen zu abweichenden Ergebnissen kommen können. Auch wenn die TRATON GROUP die ausgewiesenen Steuerpositionen für angemessen hält, kann die Durchführung einer steuerlichen Außenprüfung Einfluss auf die ausgewiesenen Steuerpositionen haben. In der Folge können auf uns zusätzliche Steuerverbindlichkeiten, Zinsen, Strafzahlungen oder regulatorische, administrative oder sonstige damit im Zusammenhang stehende Sanktionen zukommen.

AGGREGIERTE DARSTELLUNG AUF DER BASIS VON RISIKOKATEGORIEN

Anhand der folgenden Matrix erfolgt die aggregierte Bewertung der identifizierten Risiken nach ihrer jeweiligen potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit gemäß einer Nettobewertung, wobei bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Die Risikoklassen werden abgeleitet aus ihrem Effekt auf das Operative Ergebnis der TRATON GROUP.

Im Zusammengefassten Lagebericht sind Risiken aufgeführt, die auf Basis finanzieller und nichtfinanzieller Kriterien wesentliche Auswirkungen auf die Erreichung der Unternehmensziele haben könnten. Im ERM-Prozess sind für die interne Risiko-berichterstattung markenspezifische Wertgrenzen zwischen 7,5 und 15 Mio € Netto-Schadenshöhe definiert. Diese Kriterien werden regelmäßig validiert und ggf. angepasst.

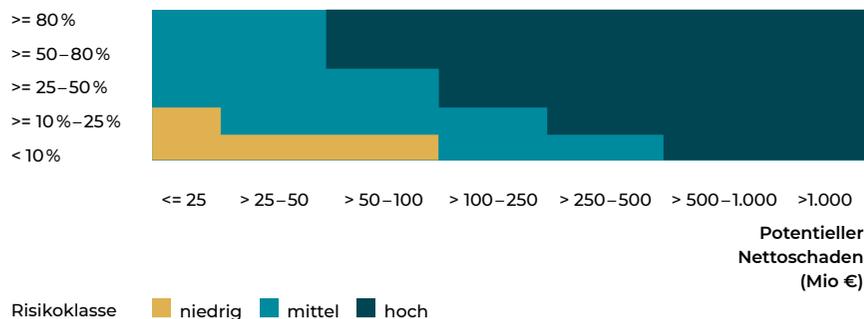
Risiken der Risikokategorie „Strategie“ haben typischerweise eine langfristige Auswirkung, die kurzfristig schwer zu quantifizieren ist. Daher quantifiziert TRATON diese Risiken nicht. Die Risikoklasse dieser Risiken basiert daher auf einer Experteneinschätzung.

Die drei Risikoklassen und die Risikokategorien bilden die Basis für die folgende tabellarische Darstellung, in der die aggregierte Risikosituation der berichteten Risiken je Risikokategorie dargestellt ist:

| Risikokategorie | Risikoklasse |
|--------------------|--------------|
| Strategie | Hoch |
| Märkte | Hoch |
| Produkte | Hoch |
| Operativer Betrieb | Hoch |
| Recht & Compliance | Hoch |
| Finanzen | Hoch |

Die hohe Risikoklasse über alle Kategorien hinweg erklärt sich insbesondere aus dem weiterhin sehr hohen Maß an Unsicherheit, das sich aus den unmittelbaren und mittelbaren Folgen der COVID-19-Pandemie ergibt. Darüber hinaus macht sich bemerkbar, dass die Auswirkungen eines unveränderten Risikos bei einer konservativeren Planung relativ gesehen größer sind. Das führt dazu, dass sich die Risikoklassen der beiden Risikokategorien Operatives Geschäft und Finanzen im Vergleich zum Vorjahr von „Mittel“ auf „Hoch“ verändert haben.

Eintrittswahrscheinlichkeit



GESAMTBEWERTUNG DER RISIKO- UND CHANCENPOSITION DER TRATON GROUP

Auf Grundlage unserer Einschätzung haben die Marktrisiken die bedeutsamsten Auswirkungen auf die TRATON GROUP. Neben der allgemeinen Konjunkturabhängigkeit und dem intensiven Wettbewerb in der Nutzfahrzeugbranche nehmen die Risiken für das wirtschaftliche Umfeld, die sich aus der COVID-19-Pandemie ergeben, sowie aus protektionistischen Maßnahmen und geopolitischen Spannungen zu. Dies könnte sich nachteilig auf das Absatzvolumen und die Margen auswirken. Gleichzeitig können aber stabile Märkte für Transportlösungen sowie die bereits beschlossenen und mögliche weitere Konjunkturmaßnahmen der Deutschen Bundesregierung der TRATON GROUP kurzfristige Chancen bieten. Im Bereich der strategischen Risiken stehen insbesondere die Anforderungen und die Risiken aus der CO₂-Regulierung in der EU unverändert im Fokus. Produktbezogene Risiken umfassen in erster Linie mögliche Kostenüberschreitungen und Verzögerungen bei der Entwicklung und der Einführung neuer Produkte. Dies wird unterstrichen durch die wesentlichen Investitionen der TRATON GROUP, um auf neue Markttrends mit

innovativen, attraktiven und energieeffizienten Produkten und Dienstleistungen zu reagieren. Die Hauptrisiken im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft ergeben sich aus Restrukturierungsmaßnahmen, vor allem bei MAN Truck & Bus. Zu den Risiken aus Recht und Compliance gehören wie im Vorjahr insbesondere Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Im Bereich der finanziellen Risiken sind nach wie vor zukünftige Währungsentwicklungen mit wesentlicher Unsicherheit behaftet, die sowohl vorteilhafte als auch nachteilige Auswirkungen für uns ergeben können. Des Weiteren sind die Liquiditäts- und Kreditrisiken aufgrund der COVID-19-Pandemie im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Insgesamt ist die TRATON GROUP einem hohen Maß an Unsicherheit ausgesetzt, das sie nur teilweise selbst beeinflussen kann. In der Gesamtheit überwiegen die beschriebenen Risiken im Allgemeinen die entsprechenden Chancen. TRATON hat jedoch festgestellt, dass keine Risiken vorliegen, die sich einzeln oder in Verbindung mit anderen Risiken existenzgefährdend auswirken.

Aufgrund der im aktuellen Geschäftsumfeld vorherrschenden Dynamik wird das Unternehmen seine Hauptrisiken und -chancen weiterhin engmaschig überwachen.

WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Nach unangekündigten Kontrollen auf dem Betriebsgelände verschiedener europäischer Lkw-Hersteller wie MAN und Scania im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission 2014 ein Verfahren wegen Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Am 19. Juli 2016 erließ die Europäische Kommission eine Vergleichsentscheidung (die „Settlement Decision“) gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania), in der festgestellt wurde, dass Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6 vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) stattgefunden hätten. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN diese erlassen, da das Unternehmen Kronzeuge war und die Europäische Kommission im September

2010 über die Kartellrechtsverstöße informiert hatte. Scania entschied, keinen Antrag auf Kronzeugenregelung zu stellen und dieses Kartellverfahren nicht beizulegen und wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 (die „Scania-Entscheidung“) mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio € belegt. Scania hat beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung eingelegt, eine vollständige Aufhebung beantragt und wird alle zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um sich zu verteidigen. Abhängig vom Verlauf des rechtlichen Verfahrens kann die endgültige Geldbuße von der ursprünglichen abweichen. Statt Zahlung der Geldbuße hat Scania eine Finanzgarantie angeboten, welche die gesamte Summe der Geldbuße abdeckt. Diese Garantie wurde vom Rechnungsführer der Europäischen Kommission akzeptiert. Im Zusammenhang mit diesen Verwaltungsverfahren bildete der Konzern in Vorjahren eine Rückstellung in Höhe von 403 Mio €.

Infolge der Vergleichsentscheidung hat eine Reihe von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. In einem Fall wurde auch Klage gegen die TRATON SE erhoben. Weitere Klagen können folgen. Die gegen MAN anhängigen Verfahren variieren in ihrem Umfang erheblich; während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw gekauft oder geleast haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.

In Deutschland ergingen bislang acht Grundurteile gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften. Die Frage, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist, musste dabei nicht geklärt werden. Gegen sämtliche Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. In einem Fall hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil bereits aufgehoben und die Klage als unzulässig abgewiesen. In einem weiteren Fall hat der Kläger die Klage vor dem Berufungsgericht zurückgenommen. In einzelnen Verfahren erließen Instanzgerichte Beweisbeschlüsse, um die Frage des „Ob“ und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Demgegenüber wurde eine Reihe von Klagen gegen MAN – zum Teil bereits rechtskräftig – abgewiesen.

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Keines dieser Urteile ist rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entscheidung steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile hat MAN bereits Berufung eingelegt.

Eine relativ geringe Anzahl an (direkten und indirekten) Kunden hat in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen Scania erhoben oder ist solchen beigetreten. Des Weiteren ist bei Scania eine Reihe von Streitverkündungen von anderen verklagten Nutzfahrzeugherstellern eingegangen. Wie im Fall von MAN, unterscheiden sich die gegen Scania anhängigen Verfahren im Umfang erheblich, da einige Kunden lediglich einen Lkw gekauft oder geleast haben, während andere eine ganze Nutzfahrzeugflotte betreiben. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzklagen in anderen Jurisdiktionen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten. Die genaue Zahl der betroffenen Nutzfahrzeuge ist jedoch unbekannt.

Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE beim Erwerb von MAN Latin America 2009 gewählten Erwerbsstruktur. Das Steuerverfahren wurde in zwei Prüfungsperioden aufgeteilt, welche die Jahre 2009/2011 („Phase 1“) und 2012/2014 („Phase 2“) umfassen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes

letztinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren steht die Beurteilung der brasilianischen Finanzverwaltung noch aus. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 494 Mio € (Stand 31. Dezember 2020) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld, inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung. Gewisse Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von MAN Latin America ausgestellt, die wiederum von der MAN SE abgesichert sind.

Sofern vorgenannt nicht beschrieben, werden Angaben gem. IAS 37 *Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen* nicht gemacht, da das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen könnten. Zum heutigen Zeitpunkt erwartet die TRATON GROUP aus diesen Verfahren keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Im Zusammenhang mit ihren Geschäftstätigkeiten ist die TRATON GROUP zusätzlich zu den oben beschriebenen Sachverhalten mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Obwohl in solchen Fällen eventuelle negative Entscheidungen wesentliche Auswirkungen auf die Ergebnisse in einer Berichtsperiode haben könnten, geht die TRATON GROUP nicht davon aus, dass durch diese wesentliche negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP entstehen können.

Ereignisse nach dem 31. Dezember 2020

Am 26. Januar 2021 haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmervertreter eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Die erzielte Einigung sieht eine Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen vor. Zu den geplanten Maßnahmen gehören eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien sowie der Abbau von rund 3.500 Stellen bis Ende 2022 in Deutschland über alle Unternehmensbereiche hinweg. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive der noch offenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Produktionsnetzwerk) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Akquisition der Navistar International Corporation („Navistar“) durch die TRATON SE hat am 19. Januar 2021 ein Navistar-Aktionär eine Klage gegen Navistar, dessen Board of Directors sowie gegen die TRATON SE und ihre 100%-Tochtergesellschaft Dusk Inc. im United States District Court for the Southern District of New York eingereicht (Anderson v. Navistar International Corporation, et al., Case No. 21-cv-00453 (S.D.N.Y)). Der Kläger trägt vor, dass das vorläufige sog. Proxy Statement von Navistar in wesentlichen Punkten unvollständig und daher irreführend sei. Die Klage zielt auf Unterlassung (injunctive relief), Feststellung (declaratory relief), Annullierung (rescission), Schadenersatz (monetary damages) sowie Kosten, einschließlich anwaltlicher Honorare. Die Klage wurde bis zum Tag der Aufstellung des Konzernabschlusses weder an die TRATON SE noch an die Dusk Inc. zugestellt.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der geplanten Akquisition von Navistar hat ein weiterer Navistar-Aktionär am 20. Januar 2021 eine putative Sammelklage (putative class action complaint) gegen Navistar, dessen Board of Directors sowie die TRATON SE und ihre 100% Tochtergesellschaft TRATON US Inc. im Circuit Court of DuPage County, Illinois, Chancery Division eingereicht (Drulias v. Clarke, et al., Case No. 2021-CH-000022 (Ill. DuPage Cty. Cir. Ct.)). Der Kläger behauptet, dass Navistar und sein Board of Directors gegen Treuepflichten unter Delaware Recht verstoßen habe sowie, dass die TRATON SE sowie die TRATON US Inc. diesen vermeintlichen

Treuepflichtverletzungen Beihilfe geleistet habe. Die Klage zielt auf Zulassung als Sammelklage (class action certification), Unterlassung (injunctive relief), Feststellung (declaratory relief), Annullierung (rescission), Abschöpfung von Vermögensvorteilen (disgorgement), Schadenersatz (monetary damages) sowie Kosten, einschließlich anwaltlicher Honorare. Die Klage wurde bis zum Tag der Aufstellung des Konzernabschlusses weder an die TRATON SE noch an die TRATON US Inc. zugestellt.

Da beide Klagen noch nicht zugestellt worden sind und sich die beiden Verfahren noch in einem frühen Stadium befinden, ist eine Bewertung aktuell nicht möglich.

Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2020

1. Vergütungsbericht

VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Der Vergütungsbericht enthält die individualisierte und nach Bestandteilen aufgliederte Aufstellung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE sowie individualisierte Angaben zur Altersversorgung der Mitglieder des Vorstands. Darüber hinaus erläutern wir in diesem Kapitel die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands.

Grundsätze der Vorstandsvergütung

Über das Vergütungssystem und die jeweilige Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder der TRATON SE beschließt das Aufsichtsratsplenum auf Vorschlag des Präsidiums des Aufsichtsrats. Das Vergütungssystem setzt die gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) um und orientiert sich an den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Der Aufsichtsrat der TRATON SE beschloss das derzeitige Vergütungssystem Ende des Jahres 2018 mit Wirkung ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE (17. Januar 2019). Bei der Ausarbeitung des Vorstandsvergütungssystems wurde der Aufsichtsrat von renommierten, unabhängigen externen Vergütungs- und Rechtsberatern unterstützt. Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter

Berücksichtigung des Vergleichsumfelds. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Bereits in seiner derzeitigen Form entspricht das Vergütungssystem weitgehend den geänderten Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 16. Dezember 2019. Zur Umsetzung der geänderten Anforderungen an die Vorstandsvergütung nach dem AktG in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) sowie der Empfehlungen des DCGK, hat der Aufsichtsrat im Dezember 2020 ein Vergütungssystem gemäß § 87a AktG beschlossen. Dieses Vergütungssystem tritt mit Wirkung zum Beginn des 1. Januar 2021 in Kraft und gilt für Vertragsverlängerungen und für neu bestellte Vorstandsmitglieder. Einige Aspekte des neuen Vergütungssystems gelten jedoch bereits ab dem Geschäftsjahr 2021 für die bereits bestellten Vorstandsmitglieder.

Gemäß dem AktG in der Fassung des ARUG II hat der Aufsichtsrat das Vergütungssystem künftig bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens aber alle vier Jahre der Hauptversammlung zur Billigung vorzulegen. Der Aufsichtsrat hat eine solche Vorlage erstmals spätestens in der ersten ordentlichen Hauptversammlung vorzunehmen, die auf den 31. Dezember 2020 folgt.

Bestandteile der Vorstandsvergütung

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder bis zum 16. Januar 2019 basiert auf den bis zu diesem Zeitpunkt zugrunde gelegten Vergütungssystemen der jeweiligen Konzerngesellschaften MAN Truck & Bus AG, MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Scania CV AB und TRATON AG und setzen sich zusammen aus fixen und variablen Bestandteilen. Die variablen Bestandteile hängen insbesondere von der Entwicklung der finanziellen Situation der jeweiligen Gesellschaft und des Volkswagen Konzerns sowie in einzelnen Gesellschaften von der Erreichung persönlicher Ziele ab.

Seit dem 17. Januar 2019 setzt sich das Vorstandsvergütungssystem der TRATON zusammen aus fixen und variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einer Tantieme mit zweijährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit, der sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung trägt. Der fixe Bestandteil schafft einen Verhaltensanreiz dahingehend, dass die Vorstandsmitglieder ihre Amtsführung an den wohlverstandenen

Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns ausrichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Die variablen Bestandteile, die u.a. vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, stellen eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Das Vorstandsvergütungssystem unterscheidet bei den Vergütungsbestandteilen grundsätzlich zwischen den Monaten bzw. Geschäftsjahren, die bis einschließlich des Monats bzw. des Geschäftsjahres des Börsengangs der TRATON SE im Juni 2019 beginnen (Pre-IPO-Phase) und den Monaten bzw. Geschäftsjahren, die nach dem Monat bzw. Geschäftsjahr des Börsengangs der TRATON SE beginnen (Post-IPO-Phase).

Bei den Vorstandsmitgliedern Herren Drees, Professor Dr. Intra, Levin und Schulz wird hinsichtlich der Festvergütung, dem Zielbetrag für die Tantieme und dem Zielbetrag für den Performance-Share-Plan nach Pre- und Post-IPO-Phasen unterschieden.

Auswirkungen hat die Unterscheidung bei allen vom TRATON-Vergütungssystem erfassten Vorstandsmitgliedern beim LTI: Der LTI richtet sich für Performance Shares, die bis einschließlich des Geschäftsjahres des Börsengangs der TRATON SE ausgegeben werden, nach der Wertentwicklung der Volkswagen AG (Geschäftsjahr 2019). Für nach diesem Zeitpunkt ausgegebene Performance Shares richtet sich der LTI ausschließlich nach der Wertentwicklung der TRATON SE (ab dem Geschäftsjahr 2020).

Drei Vorstandsmitglieder üben zusätzlich zu ihrer Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE eine Vorstandstätigkeit bei ausländischen Tochtergesellschaften der TRATON SE (Herr Cortes: MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.; Herr Henriksson: SCANIA CV AB; Herr Levin: TRATON AB) aus. Sie erhalten 20% der fixen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile von der TRATON SE, die übrigen 80% sowie Nebenleistungen von der jeweiligen Tochtergesellschaft.

Die Herren Drees und Professor Dr. Intra üben bis zu ihrem Ausscheiden mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 zusätzlich zu ihrer Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE eine Vorstandstätigkeit bei der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE aus. Die MAN Truck & Bus SE erstattet seit dem 17. Januar 2019 der TRATON SE für die Herren Drees und Professor Dr. Intra anteilig die fixen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile (Drees in Höhe von 80%, Professor Dr. Intra in Höhe von 20%). Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat

entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE die Aufwendungen für die Vergütung von Herrn Drees auch für den Zeitraum bis zum regulären Ende des zwischen Herrn Drees und der MAN Truck & Bus SE ursprünglich bestehenden Dienstvertrags, also bis zum 31. März 2023, in Höhe von 80% erstattet. Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann übt seit Beginn des 16. Juli 2020 ebenfalls eine Vorstandstätigkeit für die TRATON SE sowie die MAN SE und die MAN Truck & Bus SE aus. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE entscheidet für jedes Geschäftsjahr, welchen Anteil die MAN Truck & Bus SE an den Aufwendungen der TRATON SE für die Vergütung von Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann trägt. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE insbesondere das Verhältnis des von Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann geleisteten Zeiteinsatzes für die MAN Truck & Bus SE einerseits und die TRATON SE andererseits. Für das Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE ab dem 16. Juli 2020 der TRATON SE anteilig die fixen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile für Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann in Höhe von 80% erstattet.

Herr Renschler übt bis zu seinem Ausscheiden mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Vorsitzender des Vorstands der TRATON SE eine Vorstandstätigkeit bei der Volkswagen AG aus. Für die Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Volkswagen AG erhält Herr Renschler eine Vergütung aus dem mit der Volkswagen AG bestehenden Dienstvertrag. Die Vergütung, die Herr Renschler bei der Volkswagen AG erhält, wird auf die ihm von der TRATON SE zustehende Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 angerechnet. Die TRATON SE erstattet der Volkswagen AG 80% der Aufwendungen für die Vergütung von Herrn Renschler im Geschäftsjahr 2020.

Bei einer Zielerreichung von 100% der jeweils vereinbarten Ziele beträgt die jährliche Zielvergütung für die Herren Drees, Professor Dr. Intra, Levin (auf 100% hochgerechnet), Schulz und Dr. Ing. h.c. Tostmann jeweils insgesamt 2.330 T€. Dies entspricht einer Festvergütung in Höhe von 700 T€, einem Zielbetrag für die Tantieme in Höhe von 700 T€ sowie einem Zielbetrag für den Performance-Share-Plan in Höhe von 930 T€. Für die Herren Cortes und Henriksson beträgt die jährliche Zielvergütung hochgerechnet auf 100% insgesamt 1.240 T€ (Herr Cortes) bzw. 2.496 T€ (Herr Henriksson). Dies entspricht einer Festvergütung in Höhe von 620 T€ bzw. 750 T€, einem Zielbetrag für die Tantieme in Höhe von 310 T€ bzw. 750 T€ sowie einem Zielbetrag für den Performance-Share-Plan in Höhe von 310 T€ bzw.

996 T€. Für die Herren Gründler und Renschler beträgt die jährliche Zielvergütung insgesamt 4.500 T€. Dies entspricht einer Festvergütung in Höhe von 1.350 T€, einem Zielbetrag für die Tantieme in Höhe von 1.350 T€ sowie einem Zielbetrag für den Performance-Share-Plan in Höhe von 1.800 T€.

Mit Herrn Schulz wurde für das Geschäftsjahr 2019 vertraglich eine Zahlung zum Ausgleich von Nachteilen hinsichtlich der Performance-Phantom-Share-Pläne der Daimler AG aufgrund des Arbeitgeberwechsels in Höhe von 59 T€ vereinbart. Daneben erhält Herr Schulz eine Erstattung der Kosten für eine Hotelunterkunft bis 30. Juni 2019 sowie für wöchentliche Familienheimfahrten bis 31. Dezember 2020.

Mit Herrn Cortes wurde vertraglich die Zahlung eines Ausgleichsbetrages zum Ausgleich der höheren Steuerbelastung in Deutschland vereinbart.

Mit Herrn Gründler wurde vertraglich die Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie die Übernahme der auf den geldwerten Vorteil entfallenden Steuern für die Fahrten mit dem Dienstwagen (inklusive Fahrernutzung) zwischen Wohnort und erster Tätigkeitsstätte vereinbart.

Mit Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann wurde vertraglich eine Bestandssicherung der Vergütungsbestandteile Fixum und Tantieme für die Geschäftsjahre 2020 (insgesamt maximal 840 T€) und 2021 (insgesamt 1.638 T€) vereinbart, die aus einer Vergütungsabsicherung aus seiner Zeit bei der Volkswagen AG herrührt. Daneben erhält Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten bis 31. Dezember 2021. Daneben übernimmt die Gesellschaft entstehende Relocation-, Umzugs- und Maklerkosten.

Fixe Vergütung

Die fixe/erfolgsunabhängige Vergütung setzt sich aus Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften wird nicht gesondert vergütet, sondern ist mit der Festvergütung abgegolten. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von z.B. Dienstwagen sowie die Übernahme von Versicherungsprämien.

Die Festvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Im Geschäftsjahr 2020 haben die Vorstandsmitglieder, die zum 1. Januar 2020 Vorstandsmitglieder waren, als Zeichen der Solidarität mit den von Kurzarbeit oder vergleichbaren Maßnahmen betroffenen Mitarbeitern auf einen Teil ihrer Festvergütung verzichtet bzw. haben diesen an eine wohltätige Organisation gespendet.

Variable Vergütung

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einer erfolgsabhängigen Tantieme mit zweijährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (Komponente mit langfristiger Anreizwirkung) und virtuellen Vorzugsaktien der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. virtuellen Aktien der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020). Die Komponenten der variablen Vergütung tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung.

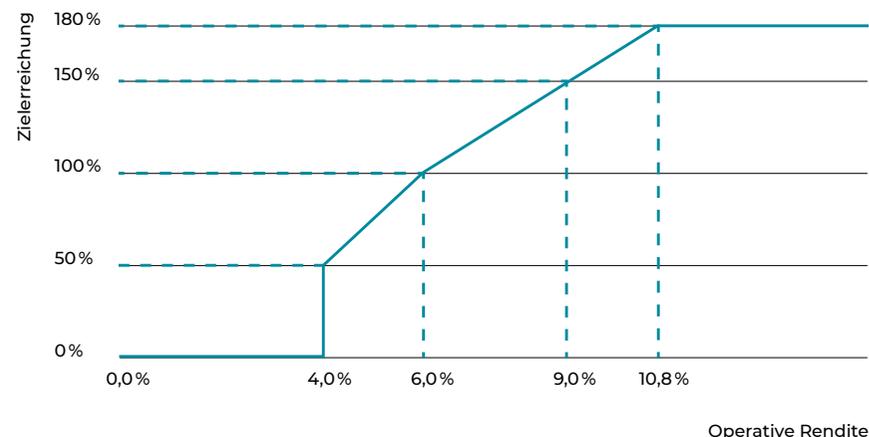
Die Auszahlung der variablen Vergütungsbestandteile hängt von der Einhaltung der im Volkswagen Konzern und bei der TRATON SE bestehenden Kultur- und Integritätsvorgaben ab. Malus- und Clawback-Klauseln erlauben eine nachträgliche Korrektur des Auszahlungsbetrags bei festgestelltem Fehlverhalten der Vorstandsmitglieder. Hat sich das Vorstandsmitglied im jeweils maßgeblichen Bemessungszeitraum selbst schuldhaft sitten- oder pflichtwidrig verhalten oder vorsätzlich oder grob fahrlässig Überwachungs- oder Organisationspflichten verletzt (sogenannter „Malus-Tatbestand“), kann der Aufsichtsrat die variable Vergütung um bis zu 100 % reduzieren oder im Falle des nachträglichen Bekanntwerdens eines Malus-Tatbestands zurückfordern („Clawback“).

Bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Anpassung der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen.

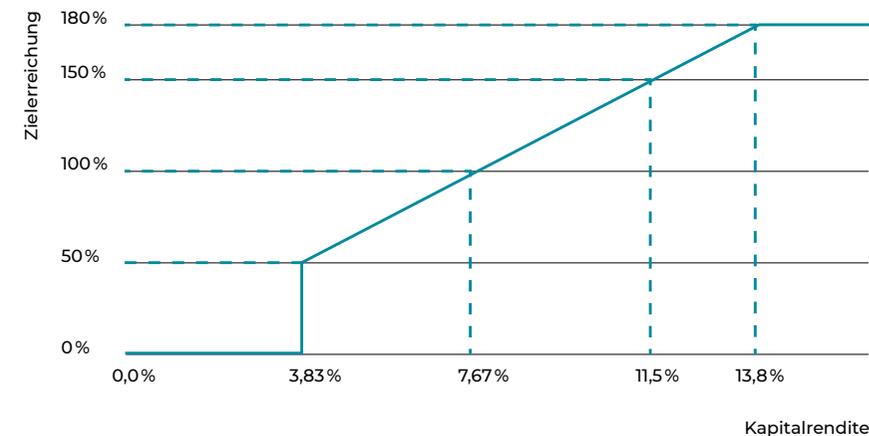
Tantieme

Die Tantieme orientiert sich am Ergebnis des jeweiligen Geschäftsjahres und des vorangegangenen Geschäftsjahres. Sie ist dabei jeweils zur Hälfte abhängig von der durchschnittlichen Operativen Rendite des Industrial Business und der durchschnittlichen Kapitalrendite im Industrial Business. Die beiden Komponenten der Tantieme sind jeweils nur bei Überschreiten bzw. Erreichen bestimmter Schwellenwerte zu zahlen.

**KALIBRIERUNG OPERATIVE RENDITE
(DURCHSCHNITT ÜBER 2 JAHRE)**



**KALIBRIERUNG KAPITALRENDITE
(DURCHSCHNITT ÜBER 2 JAHRE)**



TANTIEME 2020

| | Kapitalrendite | Operative Rendite |
|------------------------------|----------------|-------------------|
| Durchschnitt 2019/2020 | 4,8 % | 3,2 % |
| Zielerreichung | 62,2 % | – % |
| Zielerreichung gesamt | 31,1 % | |

TANTIEME 2019

| | Kapitalrendite | Operative Rendite |
|------------------------------|----------------|-------------------|
| Durchschnitt 2018/2019 | 9,1 % | 6,0 % |
| Zielerreichung | 118,9 % | 100 % |
| Zielerreichung gesamt | 109,5 % | |

Der Auszahlungsbetrag für die Tantieme ist auf 180% des Zielbetrags für die Tantieme begrenzt (Cap).

Performance-Share-Plan – Long Term Incentive (LTI)

Der LTI wird den Vorstandsmitgliedern jährlich in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans gewährt. Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) in Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Die Umrechnung zu Beginn der Performance-Periode erfolgt auf Basis des ungewichteten Durchschnitts der Schlusskurse der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode. Die endgültige Festschreibung der Anzahl der Performance Shares erfolgt am Ende der dreijährigen Performance-Periode entsprechend dem durchschnittlichen Grad der Zielerreichung in den drei Geschäftsjahren der Performance-Periode in Bezug auf das jährliche Ergebnis je Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. das Ergebnis je Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) (Earnings per Share/EPS je (Vorzugs-)Aktie in Euro).

Voraussetzung dafür ist das Erreichen eines Mindestwerts beim jährlichen Ergebnis je Aktie.

**PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022
EPS TRATON-AKTIE (POST-IPO)**

| € | 2020 |
|-----------------------|-------|
| Oberer Schwellenwert | 4,32 |
| Zielwert 100%-Niveau | 2,90 |
| Unterer Schwellenwert | 1,95 |
| Ist-Wert | –0,20 |
| Zielerreichung (in %) | – |

**PERFORMANCE-PERIODE 2019 – 2021
EPS VOLKSWAGEN-VORZUGSAKTIE (PRE-IPO)**

| € | 2020 | 2019 |
|-----------------------|--------------------|-------|
| Oberer Schwellenwert | 30,00 | 30,00 |
| Zielwert 100%-Niveau | 20,00 | 20,00 |
| Unterer Schwellenwert | 10,00 | 10,00 |
| Ist-Wert | 17,85 ¹ | 26,66 |
| Zielerreichung (in %) | 89,3 ¹ | 133,3 |

¹ gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der finalen Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Schluss-Referenzkurs ist der ungewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung aus dem Jahr 2019) bzw. der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) an den letzten 30 Handelstagen vor Ablauf der dreijährigen Performance-Periode. Das Dividendenäquivalent entspricht den während der Haltedauer ausgeschütteten Dividenden auf eine echte Volkswagen Vorzugsaktie bzw. auf eine echte TRATON Aktie.

| € | 2020 – 2022 ² | 2019 – 2021 ³ |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Anfangs-Referenzkurs | 24,58 | 147,08 |
| Schluss-Referenzkurs ¹ | - | - |
| Dividendenäquivalent | | |
| 2019 | - | 4,86 |
| 2020 | 1,00 | 4,86 |

1 wird am Ende der Performance-Periode ermittelt

2 TRATON-Aktie

3 Volkswagen-Vorzugsaktie

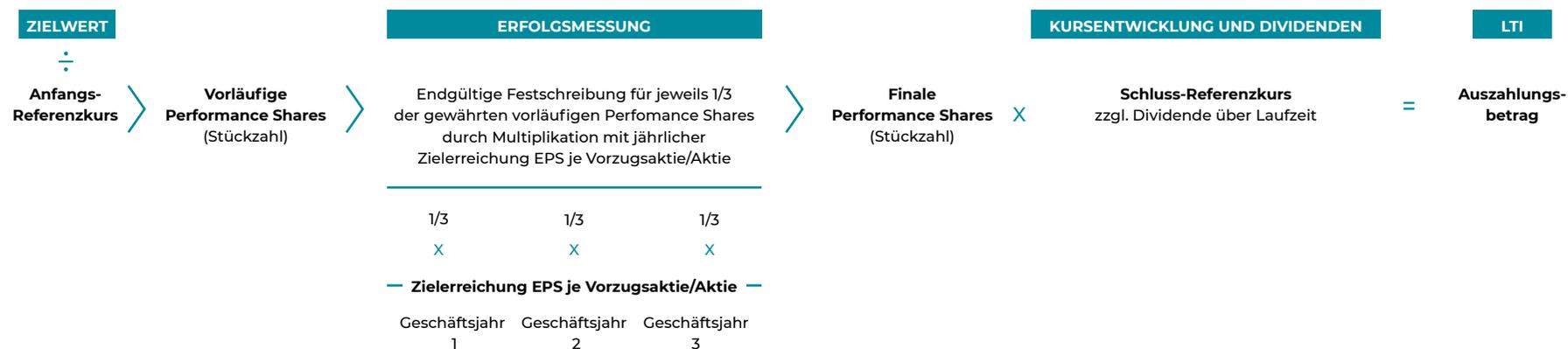
Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt. Für die Performance Periode 2019 – 2021 erfolgt ein Abschlag auf den Auszahlungsbetrag von 20%, sofern im Konzernbereich Automobile des Volkswagen Konzerns die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die durchschnittliche Entwicklungsquote während der Performance-Periode kleiner als 5% ist.

Endet der Dienstvertrag eines Mitglieds des Vorstands vor Ende der Performance-Periode durch außerordentliche Kündigung aus einem vom Mitglied des Vorstands ver-

schuldeten wichtigen Grund oder infolge Widerrufs der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung oder infolge einer Amtsniederlegung, Eigenkündigung oder einer vom Vorstandsmitglied gewünschten Aufhebungsvereinbarung, ohne dass dies durch eine Pflichtverletzung der Gesellschaft oder gesundheitliche Beeinträchtigungen des Mitglieds des Vorstands oder eines engen Familienmitglieds veranlasst ist oder verstößt das Vorstandsmitglied gegen das während der Dauer des Dienstverhältnisses bestehende Wettbewerbsverbot oder gegen ein etwaiges nachträgliches Wettbewerbsverbot (sogenannte „Bad-Leaver-Fälle“), verfallen sämtliche Performance Shares einer laufenden Performance-Periode.

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhalten die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019 – 2021 und Tranche 2020 – 2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von jeweils 80% ihres Zielbetrags. Die beiden Abschlagszahlungen werden jeweils nach dem ersten Jahr der Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung. Die Abschlagszahlung wird nicht gewährt, sofern in Bezug auf das jeweils erste Jahr der Performance-Periode ein Malus-Tatbestand vorliegt. Aus den Abschlagszahlungen für die Tranche 2019 – 2021 resultierte zum 31. Dezember 2020 bilanziell ein Vorschuss gegenüber den amtierenden Vorständen in Höhe von 106 T€.

BERECHNUNG DES AUSZahlungSBETRAGS AUS DEM PERFORMANCE SHARE PLAN



Nachfolgende Tabelle zeigt die Angaben zu Performance Shares, die den Vorstandsmitgliedern innerhalb der TRATON GROUP gewährt werden. Daher werden bei den Vorstandsmitgliedern, die zugleich auch Mitglied im Vorstand einer ausländischen Tochtergesellschaft sind, die von der TRATON SE und die von der jeweiligen ausländischen Tochtergesellschaft gewährten Performance Shares angegeben.

ANGABEN ZU DEN PERFORMANCE SHARES (TRATON GROUP)

| T€ | Performance-Periode 2020 – 2022 ¹ | | Performance-Periode 2019 – 2021 ² | |
|---|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|
| | Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | Fair Value im Gewährungszeitpunkt | Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | Fair Value im Gewährungszeitpunkt |
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) | 33.814 | 617 | – | – |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) ³ | 4.396 ⁴ | 730 ⁴ | – | – |
| Antonio Roberto Cortes | 12.612 | 295 | 2.015 | 259 |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) | 20.494 ⁴ | 479 ⁴ | 4.226 | 544 |
| Henrik Henriksson | 40.521 | 947 | 6.475 | 833 |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) | 20.494 ⁴ | 479 ⁴ | 4.226 | 544 |
| Christian Levin | 37.836 | 884 | 4.226 | 544 |
| Christian Schulz | 37.836 | 884 | 4.226 | 544 |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) | 17.471 | 319 | – | – |
| Summe | 225.474 | 5.632 | 25.394 | 3.267 |

1 Basis ist die TRATON-Aktie.

2 Basis ist die Volkswagen-Vorzugsaktie.

3 Basis ist die Volkswagen-Vorzugsaktie für PSP 2020 – 2022.

4 Anpassung pro rata temporis nach Gewährungszeitpunkt

| T€ | Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares | | | Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares | | |
|-------------------------------------|--|--------------------------------|--------------|--|--------------------------------|--------------|
| | Rückstellung zum 31.12.2020 | Innerer Wert zum 31.12.2020 | | Rückstellung zum 31.12.2019 | Innerer Wert zum 31.12.2019 | |
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) | 51 | - | 51 | - | - | - |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) | 692 | 692 | 692 | - | - | - |
| Antonio Roberto Cortes | 34 | - | 103 | 155 | - | 155 |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) | 373 | - | 545 | 325 | - | 325 |
| Henrik Henriksson | 108 | - | 332 | 498 | - | 498 |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) | 373 | - | 545 | 325 | - | 325 |
| Christian Levin | 101 | - | 247 | 325 | - | 325 |
| Christian Schulz | 101 | - | 247 | 325 | - | 325 |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) | 26 | - | 26 | - | - | - |
| Summe | 1.859 | 692 | 2.771 | 1.953 | - | 1.953 |

Die nachfolgende Tabelle weist allein die von der TRATON SE gewährten Performance Shares aus. Aufgrund der Ausübung der zusätzlichen Vorstandstätigkeiten bei den ausländischen Tochtergesellschaften der TRATON SE ergeben sich daher bei den Herren Cortes, Henriksson und Levin abweichende Werte; die Herren Drees, Professor Dr. Intra und Dr. Ing. h.c. Tostmann üben ebenfalls Vorstandstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der TRATON SE aus, sie erhalten ihre Vergütung jedoch in Höhe von 100 % von der TRATON SE mit anschließender anteiliger Erstattung durch die MAN Truck & Bus SE:

ANGABEN ZU DEN PERFORMANCE SHARES (TRATON SE)

| T€ | Performance-Periode 2020 – 2022 ¹ | | Performance-Periode 2019 – 2021 ² | |
|---|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|
| | Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | Fair Value im Gewährungszeitpunkt | Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | Fair Value im Gewährungszeitpunkt |
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) | 33.814 | 617 | – | – |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) ³ | 4.396 ⁴ | 730 ⁴ | – | – |
| Antonio Roberto Cortes | 2.522 | 59 | 403 | 52 |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) ⁵ | 20.494 ⁴ | 479 ⁴ | 4.226 | 544 |
| Henrik Henriksson | 8.104 | 189 | 1.295 | 167 |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) ⁶ | 20.494 ⁴ | 479 ⁴ | 4.226 | 544 |
| Christian Levin | 7.567 | 177 | 845 | 109 |
| Christian Schulz | 37.836 | 884 | 4.226 | 544 |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) ⁷ | 17.471 | 319 | – | – |
| Summe | 152.698 | 3.932 | 15.221 | 1.958 |

1 Basis ist die TRATON-Aktie.

2 Basis ist die Volkswagen-Vorzugsaktie.

3 Basis ist die Volkswagen-Vorzugsaktie für PSP 2020 – 2022.

4 Anpassung pro rata temporis nach Gewährungszeitpunkt

5 anteilige Erstattung (80 %) durch die MAN Truck & Bus SE: PSP 2020 – 2022: Anzahl 16.395; Fair Value 383 T€, PSP 2019 – 2021: Anzahl 3.381; Fair Value 435 T€

6 anteilige Erstattung (20 %) durch die MAN Truck & Bus SE: PSP 2020 – 2022: Anzahl 4.099; Fair Value 96 T€, PSP 2019 – 2021: Anzahl 845; Fair Value 109 T€

7 anteilige Erstattung (80 %) durch die MAN Truck & Bus SE: PSP 2020 – 2022: Anzahl 13.976; Fair Value 255 T€

| T€ | Rückstellung zum 31.12.2020 | Innerer Wert zum 31.12.2020 | Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares | Rückstellung zum 31.12.2019 | Innerer Wert zum 31.12.2019 | Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares |
|---|--------------------------------|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) | 51 | - | 51 | - | - | - |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) | 692 | 692 | 692 | - | - | - |
| Antonio Roberto Cortes | 7 | - | 21 | 31 | - | 31 |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) ¹ | 373 | - | 545 | 325 | - | 325 |
| Henrik Henriksson | 22 | - | 66 | 100 | - | 100 |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) ² | 373 | - | 545 | 325 | - | 325 |
| Christian Levin | 20 | - | 49 | 65 | - | 65 |
| Christian Schulz | 101 | - | 247 | 325 | - | 325 |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) ³ | 26 | - | 26 | - | - | - |
| Summe | 1.665 | 692 | 2.243 | 1.170 | - | 1.170 |

1 anteilige Erstattung (80%) durch die MAN Truck & Bus SE: Rückstellung zum 31.12.2020 299 T€; Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares 436 T€ (Rückstellung zum 31.12.2019 260 T€; Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares 260 T€)

2 anteilige Erstattung (20%) durch die MAN Truck & Bus SE: Rückstellung zum 31.12.2020 75 T€; Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares 109 T€ (Rückstellung zum 31.12.2019 65 T€; Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares 65 T€)

3 anteilige Erstattung (80%) durch die MAN Truck & Bus SE: Rückstellung zum 31.12.2020 21 T€; Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares 21 T€ (Rückstellung zum 31.12.2019 – T€; Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares – T€)

Die Anzahl der Performance Shares umfasst die im Gewährungszeitpunkt des Performance-Share-Plans zugeteilten vorläufigen Performance Shares. Der Fair Value im Gewährungszeitpunkt wurde mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens ermittelt.

Die Rückstellung zum 31. Dezember 2020 bildet die Verpflichtung gegenüber den Vorstandsmitgliedern ab. Für ihre Ermittlung wurden neben den für die Performance-Perioden 2019 bis 2021 und 2020 bis 2022 festgeschriebenen bzw. zugeteilten vorläufigen Performance Shares auch die für künftige Performance-Perioden erwarteten Performance Shares berücksichtigt. Die Höhe hängt somit insbesondere von der individuellen Vertragslaufzeit ab. Der innere Wert wurde gemäß IFRS 2 ermittelt und entspricht dem Betrag, den die Vorstandsmitglieder erhalten hätten, wenn sie am 31. Dezember 2020 ausgeschieden wären. In seine Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen. Der innere Wert wurde auf Basis des ungewichteten durchschnittlichen Aktienkurses der letzten 30 Handelstage (Xetra-Schlusskurse der Volkswagen Vor-

zugsaktie bzw. TRATON-Aktie) vor dem 31. Dezember 2020 unter Berücksichtigung der während der Performance-Periode je Volkswagen Vorzugsaktie bzw. TRATON-Aktie gezahlten Dividenden ermittelt. Im „Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares“ nach IFRS wird der Saldo aller erfolgswirksamen Beträge für die Performance Shares im Geschäftsjahr 2020 ausgewiesen.

Gesamtvergütungs-Cap

Über die Begrenzung der einzelnen variablen Bestandteile der Vorstandsvergütung hinaus darf der jährliche Zufluss gemäß DCGK aus Festvergütung, variablen Vergütungsbestandteilen (Tantieme und Performance-Share-Plan), Beiträgen zur betrieblichen Altersversorgung und Nebenleistungen für ein Geschäftsjahr für das jeweilige Mitglied des Vorstands einen auf 100% hochgerechneten Betrag in Höhe von 5.500 T€ (Herren Gründler und Renschler), 1.750 T€ (Herr Cortes), 3.700 T€ (Herren Drees, Professor Dr. Intra, Levin, Schulz und Dr. Ing. h.c. Tostmann) bzw. 4.000 T€ (Herr Henriksson) nicht übersteigen. Im Falle eines Überschreitens des Gesamtvergütungs-Caps werden die variablen Bestandteile proportional gekürzt.

Regelmäßige Überprüfung und Anpassung

Die Höhe des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

Sonstige Vereinbarungen

Im Krankheitsfall besteht ein Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der Festvergütung und der variablen Vergütung.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Angaben zu der Vergütung gemäß HGB, die den Vorstandsmitgliedern innerhalb der TRATON GROUP gewährt werden. Daher werden bei den Vorstandsmitgliedern, die zugleich auch Mitglied im Vorstand einer ausländischen Tochtergesellschaft sind, die von der TRATON SE und die von der jeweiligen ausländischen Tochtergesellschaft gewährten Vergütungsbestandteile angegeben.

VORSTANDSVERGÜTUNG GEMÄSS HGB (TRATON GROUP)

| T€ | | | | 2020 | 2019 |
|---|---|-----------------------------|--|---------------|--------------------|
| | Erfolgsunabhängige Komponenten ¹ | Erfolgsabhängige Komponente | Komponente mit langfristiger Anreizwirkung | Gesamtbezüge | Gesamtbezüge |
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) | 665 | 194 | 617 | 1.476 | – |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) ² | 642 | 373 | 730 | 1.475 | – |
| Antonio Roberto Cortes | 653 | 108 | 295 | 1.056 | 1.288 ³ |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) | 429 | 118 | 479 | 1.026 | 1.989 |
| Henrik Henriksson | 796 | 233 | 947 | 1.975 | 2.464 |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) | 398 | 118 | 479 | 995 | 1.805 |
| Christian Levin | 732 | 218 | 884 | 1.834 | 1.792 |
| Christian Schulz | 776 | 218 | 884 | 1.878 | 1.945 |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) | 766 ⁴ | 101 | 319 | 1.185 | – |
| Summe | 5.858 | 1.680 | 5.632 | 13.170 | 11.283 |

1 Angabe vor Verzicht auf Festvergütung Herr Drees 18 T€, Herr Henriksson 15 T€, Herr Intra 18 T€, Herr Levin 14 T€, Herr Schulz 53 T€ bzw. Spende an wohltätige Organisation Herr Cortes 14 T€

2 Vergütung 2020 durch die Volkswagen AG für die Tätigkeit bei der TRATON SE; diese Vergütung wird auf die Herrn Renschler von der TRATON SE zustehende Vergütung angerechnet.

3 Korrektur nach Erstellung des Geschäftsberichts 2019

4 Erstattung an die TRATON SE durch die Volkswagen AG: Bestandssicherung 418 T€

Die nachfolgende Tabelle weist allein die von der TRATON SE gewährte Vergütung nach HGB aus. Aufgrund der Ausübung der zusätzlichen Vorstandstätigkeiten bei den ausländischen Tochtergesellschaften der TRATON SE ergeben sich daher bei den Herren Cortes, Henriksson und Levin abweichende Werte; die Herren Drees, Professor Dr. Intra und Dr. Ing. h.c. Tostmann üben ebenfalls Vorstandstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der TRATON SE aus, sie erhalten ihre Vergütung jedoch in Höhe von 100 % von der TRATON SE mit anschließender anteiliger Erstattung durch die MAN Truck & Bus SE:

VORSTANDSVERGÜTUNG GEMÄSS HGB (TRATON SE)

| T€ | | | | 2020 | 2019 |
|---|--|--------------------------------|---|--------------|------------------|
| | Erfolgsunabhängige Komponenten ⁴ | Erfolgsabhängige Komponente | Komponente mit lang- fristiger Anreizwirkung | Gesamtbezüge | Gesamtbezüge |
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) | 665 | 194 | 617 | 1.476 | - |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) ⁷ | 642 | 373 | 730 | 1.745 | - |
| Antonio Roberto Cortes | 133 | 31 | 59 | 223 | 264 ⁵ |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) ¹ | 429 | 118 | 479 | 1.026 | 1.903 |
| Henrik Henriksson | 150 | 47 | 189 | 386 | 467 |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) ² | 398 | 118 | 479 | 995 | 1.805 |
| Christian Levin | 140 | 44 | 177 | 360 | 353 |
| Christian Schulz | 776 | 218 | 884 | 1.878 | 1.945 |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) ³ | 766 ⁶ | 101 | 319 | 1.185 | - |
| Summe | 4.100 | 1.242 | 3.932 | 9.274 | 6.737 |

1 anteilige Erstattung (80%) durch die MAN Truck & Bus SE: Erfolgsunabhängige Komponenten 303 T€ (518 T€), Erfolgsabhängige Komponente 94 T€ (461 T€), Komponente mit langfristiger Anreizwirkung 383 T€ (435 T€), Gesamtbezüge 780 T€ (1.413 T€)

2 anteilige Erstattung (20%) durch die MAN Truck & Bus SE: Erfolgsunabhängige Komponenten 76 T€ (129 T€), Erfolgsabhängige Komponente 24 T€ (115 T€), Komponente mit langfristiger Anreizwirkung 96 T€ (109 T€), Gesamtbezüge 195 T€ (353 T€)

3 anteilige Erstattung (80%) durch die MAN Truck & Bus SE: Erfolgsunabhängige Komponenten 257 T€ (-), Erfolgsabhängige Komponente 80 T€ (-) Komponente mit langfristiger Anreizwirkung 255 T€ (-), Gesamtbezüge 593 T€ (-)

4 Angabe vor Verzicht auf Festvergütung Herr Drees 18 T€, Herr Intra 18 T€, Herr Schulz 53 T€

5 Korrektur nach Erstellung des Geschäftsberichts 2019

6 Erstattung an die TRATON SE durch die Volkswagen AG: Bestandssicherung 418 T€

7 Vergütung 2020 durch die Volkswagen AG für die Tätigkeit bei der TRATON SE; diese Vergütung wird auf die Herrn Renschler von der TRATON SE zustehende Vergütung angerechnet.

Herr Renschler erhielt für seine Tätigkeit bei der TRATON SE im Geschäftsjahr 2019 durch die Volkswagen AG Gesamtbezüge in Höhe von 4.068 T€. Diese setzen sich zusammen aus erfolgsunabhängigen Komponenten in Höhe von 1.288 T€, einer erfolgsabhängigen Komponente in Höhe von 1.521 T€ sowie einer Komponente mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 1.260 T€.

Die TRATON SE erstattet ab dem Geschäftsjahr 2020 der Volkswagen AG die angegebenen Aufwendungen, die einem Anteil in Höhe von 80 % der gesamten Vergütung der Volkswagen AG entsprechen.

Die TRATON SE hat mit Herrn Renschler und der Volkswagen AG einen Aufhebungsvertrag mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 geschlossen. In diesem Aufhebungsvertrag wurde geregelt, dass Vergütungsansprüche gegen die TRATON SE für die Vergangenheit und die Zukunft nicht mehr bestehen. Herr Renschler erhält von der Volkswagen AG eine Abfindung zahlbar in 24 monatlichen Raten sowie Nebenleistungen bis zum 15. Juli 2022. Davon erstattet die TRATON SE der Volkswagen AG 80%. Auf Herrn Renschler entfällt im Geschäftsjahr 2020 somit eine Abfindung für seine Tätigkeit bei der TRATON SE von insgesamt 8.058 T€ sowie Nebenleistungen von insgesamt 245 T€. Im Zusammenhang mit dieser Abfindung wurde im Jahr 2020 bereits ein Betrag in Höhe von 2.015 T€ für Abfindungszahlungen sowie in Höhe von 29 T€ für Nebenleistungen an die Volkswagen AG für Herrn Renschlers Tätigkeit bei der TRATON SE erstattet.

Gemäß Aufhebungsvereinbarung mit Herrn Drees wird sein Dienstvertrag ab der Beendigung seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied bis zum 17. Januar 2024 fort-

geführt. Hierfür wurden insgesamt 8.826 T€ (davon 995 T€ für Altersversorgung) sowie für Nebenleistungen 230 T€ zurück gestellt. Der Anteil der fixen Vergütung beträgt 2.454 T€ und der Anteil der variablen Vergütung 5.377 T€. Die Höhe der variablen Vergütung ist abhängig von den zukünftigen Ergebnissen der durchschnittlichen Operativen Rendite, der durchschnittlichen Kapitalrendite, Ergebnis je Aktie sowie dem Börsenkurs der TRATON Aktie. Im Geschäftsjahr 2020 erhält Herr Drees somit eine weitere Vergütung von insgesamt 422 T€ sowie Nebenleistungen in Höhe von 49 T€. Die MAN Truck & Bus SE erstattet 80% der Vergütung an die TRATON SE bis zum 31. März 2023, für das Geschäftsjahr 2020 damit einen Betrag von 337 T€.

Vorstandsvergütung gemäß DCGK

Die in den Tabellen zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK als „Zufluss“ ausgewiesenen Werte entsprechen grundsätzlich den Auszahlungsbeträgen für das jeweilige Geschäftsjahr.

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans (2019 bis 2020) bei der TRATON SE erhalten die betroffenen Vorstandsmitglieder, die mit Einführung des Plans (zum 17. Januar 2019) Vorstandsmitglieder waren, Abschlagszahlungen auf den Zielbetrag, die in den Tabellen gemäß DCGK als Zufluss für das Geschäftsjahr ausgewiesen werden, in dem der Performance-Share-Plan zugeteilt wurde.

Die in den Tabellen zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK als „Gewährte Zuwendungen“ ausgewiesenen Werte basieren für die variable Vergütung des Performance-Share-Plans auf dem Fair Value im Gewährungszeitpunkt und für die weitere variable Vergütung auf dem 100%-Niveau der Zielwerte.

**VORSTANDSVERGÜTUNG (ZUFLUSS UND GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN)
GEMÄSS DCGK**

| T€ | Matthias Gründler Chief Executive Officer TRATON SE Eintritt: 16.07.2020 | | | | | |
|--|--|------|----------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 (Minimum) | 2020 (Maximum) |
| Festvergütung | 621 | - | - | 621 | 621 | 621 |
| Nebenleistungen | 44 | - | - | 44 | 44 | 44 |
| Summe | 665 | - | - | 665 | 665 | 665 |
| Einjährige variable Vergütung | - | - | - | - | - | - |
| Mehrjährige variable Vergütung | | | | | | |
| Tantieme (2 Jahre) | 194 | - | - | 623 | - | 1.122 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) | - | - | - | 617 | - | 1.662 |
| Summe¹ | 194 | - | - | 1.240 | - | 2.784 |
| Versorgungsaufwand | 247 | - | - | 247 | 247 | 247 |
| Gesamtvergütung | 1.106 | - | - | 2.152 | 912 | 3.696 |

1 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

| T€ | Andreas Renschler Chief Executive Officer TRATON SE und Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG ^{1,2} Austritt: 15.07.2020 | | | | | |
|--|---|--------------|----------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 (Minimum) | 2020 (Maximum) |
| Festvergütung | 585 | 1.080 | 1.080 | 585 | 585 | 585 |
| Nebenleistungen | 57 | 210 | 210 | 57 | 57 | 57 |
| Summe | 642 | 1.290 | 1.290 | 642 | 642 | 642 |
| Einjährige variable Vergütung | 373 | 1.521 | 1.080 | 585 | - | 1.053 |
| Mehrjährige variable Vergütung | | | | | | |
| LTI (Performance-Share-Plan 2017 – 2019) | 1.428 | - | - | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020) | - | - | - | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) | - | - | 1.260 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) | - | - | - | 730 | - | 1.560 |
| Summe | 1.801 | 1.521 | 2.340 | 1.315 | - | 2.613 |
| Versorgungsaufwand | - | 4.020 | 4.020 | - | - | - |
| Gesamtvergütung | 2.443 | 6.831 | 7.650 | 1.957 | 642 | 3.255 |

1 Dienstvertrag und Vergütungsstruktur Volkswagen AG; Vergütung für die Tätigkeit bei der TRATON SE

2 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

| Roberto Cortes | | | | | | |
|---|--------------|-----------------|----------------------|--------------|------------|--------------|
| Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.¹ | | | | | | |
| T€ ⁷ | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 | 2020 |
| | | | | (Minimum) | (Maximum) | |
| Festvergütung ² | 620 | 617 | 617 | 620 | 620 | 620 |
| Nebenleistungen | 44 | 50 ⁸ | 50 ⁸ | 44 | 44 | 44 |
| Summe | 664 | 667 | 667 | 664 | 664 | 664 |
| Einjährige variable Vergütung (PLB) ³ | - | 4 | 12 | - | - | - |
| Mehrjährige variable Vergütung | | | | | | |
| UB (2 Jahre) ³ | - | 13 | 12 | - | - | - |
| LTI (4 Jahre) ³ | - | 20 | 12 | - | - | - |
| Tantieme (2 Jahre) ⁴ | 97 | 324 | 296 | 310 | - | 558 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) ^{4,5} | - | 237 | 259 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) ^{4,5} | 248 | - | - | 295 | - | 620 |
| Summe⁶ | 345 | 598 | 592 | 605 | - | 1.178 |
| Versorgungsaufwand | 185 | 358 | 358 | 185 | 185 | 185 |
| Gesamtvergütung | 1.194 | 1.624 | 1.617 | 1.455 | 850 | 2.028 |

1 Dienstvertrag bis 16.01.2019 MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., ab 17.01.2019 MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. und TRATON SE

2 Angabe in 2020 vor Spende an wohltätige Organisation in Höhe von 14 T€

3 Vergütungsstruktur MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.

4 Vergütungsstruktur TRATON SE

5 Zufluss: in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagszahlung

6 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

7 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 4,53 BRL = 1 €

8 Korrektur nach Erstellung des Geschäftsberichts 2019

| Joachim Drees | | | | | | |
|---|--------------|--------------|----------------------|--------------|------------|--------------|
| Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE; CEO MAN Truck & Bus SE¹ Austritt: 15.07.2020 | | | | | | |
| T€ | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 | 2020 |
| | | | | (Minimum) | (Maximum) | |
| Festvergütung ^{2,3} | 378 | 734 | 734 | 378 | 378 | 378 |
| Nebenleistungen | 51 | 79 | 79 | 51 | 51 | 51 |
| Summe | 429 | 813 | 813 | 429 | 429 | 429 |
| Einjährige variable Vergütung (PLB) ³ | - | 21 | 14 | - | - | - |
| Mehrjährige variable Vergütung | | | | | | |
| UB (2 Jahre) ⁴ | - | 14 | 14 | - | - | - |
| LTI (4 Jahre) ⁴ | - | 23 | 14 | - | - | - |
| Tantieme (2 Jahre) ⁵ | 118 | 576 | 526 | 379 | - | 683 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) ^{5,6} | - | 497 | 544 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) ^{5,6} | 403 | - | - | 479 | - | 1.008 |
| Summe⁷ | 521 | 1.130 | 1.111 | 858 | - | 1.690 |
| Versorgungsaufwand | 145 | 532 | 532 | 145 | 145 | 145 |
| Gesamtvergütung | 1.095 | 2.475 | 2.455 | 1.432 | 574 | 2.264 |

1 Dienstvertrag bis 16.01.2019 MAN Truck & Bus AG, ab 17.01.2019 TRATON SE

2 Angabe in 2019 enthält einen Sonderbonus in Höhe von 60 T€

3 Angabe in 2020 ohne Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 18 T€

4 Vergütungsstruktur MAN Truck & Bus AG

5 Vergütungsstruktur TRATON SE

6 Zufluss: in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagszahlung

7 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

| Henrik Henriksson | | | | | | |
|---|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO Scania CV AB ¹ | | | | | | |
| T€ ⁷ | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 | 2020 |
| | | | | (Minimum) | (Maximum) | |
| Festvergütung ² | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 |
| Nebenleistungen | 46 | 30 | 30 | 46 | 46 | 46 |
| Summe | 796 | 779 | 779 | 796 | 796 | 796 |
| Einjährige variable Vergütung ³ | - | - | - | - | - | - |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | |
| UB (2 Jahre) ³ | - | 46 | 25 | - | - | - |
| LTI (4 Jahre) ³ | - | 21 | 12 | - | - | - |
| Tantieme (2 Jahre) ⁴ | 233 | 785 | 717 | 750 | - | 1.350 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) ^{4,5} | - | 762 | 833 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) ^{4,5} | 797 | - | - | 947 | - | 1.992 |
| Summe⁶ | 1.030 | 1.614 | 1.587 | 1.697 | - | 3.342 |
| Versorgungsaufwand | 394 | 315 | 315 | 394 | 394 | 394 |
| Gesamtvergütung | 2.220 | 2.708 | 2.682 | 2.886 | 1.189 | 4.531 |

1 Dienstvertrag bis 16.01.2019 Scania CV AB, ab 17.01.2019 Scania CV AB und TRATON SE

2 Angabe in 2020 ohne Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 15 T€

3 Vergütungsstruktur Scania CV AB

4 Vergütungsstruktur TRATON SE

5 Zufluss: in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagszahlung

6 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

7 Wechselkurs 10,30 SEK = 1 €

| Professor Dr. Carsten Intra | | | | | | |
|--|--------------|--------------|----------------------|--------------|------------|--------------|
| Mitglied des Vorstands & Arbeitsdirektor TRATON SE; Personalvorstand & Arbeitsdirektor MAN SE; Personalvorstand & Arbeitsdirektor MAN Truck & Bus SE Austritt: 15.07.2020 | | | | | | |
| T€ | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 | 2020 |
| | | | | (Minimum) | (Maximum) | |
| Festvergütung ¹ | 378 | 647 | 647 | 378 | 378 | 378 |
| Nebenleistungen | 20 | 38 | 38 | 20 | 20 | 20 |
| Summe | 398 | 686 | 686 | 398 | 398 | 398 |
| Einjährige variable Vergütung | - | - | - | - | - | - |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | |
| Tantieme (2 Jahre) ² | 118 | 576 | 526 | 379 | - | 683 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) ^{2,3} | - | 497 | 544 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) ^{2,3} | 403 | - | - | 479 | - | 1.008 |
| Summe⁴ | 521 | 1.073 | 1.070 | 858 | - | 1.690 |
| Versorgungsaufwand | 156 | 248 | 248 | 156 | 156 | 156 |
| Gesamtvergütung | 1.075 | 2.006 | 2.003 | 1.412 | 554 | 2.244 |

1 Angabe in 2020 vor Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 18 T€

2 Vergütungsstruktur TRATON SE

3 Zufluss: in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagszahlung

4 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

| T€ ⁶ | Christian Levin | | | | | |
|---|--|--------------|----------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| | Mitglied des Vorstands TRATON SE; Mitglied des Vorstands TRATON AB ¹ Eintritt: 17.01.2019 | | | | | |
| | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 (Minimum) | 2020 (Maximum) |
| Festvergütung ² | 700 | 647 | 647 | 700 | 700 | 700 |
| Nebenleistungen | 32 | 26 | 26 | 32 | 32 | 32 |
| Summe | 732 | 673 | 673 | 732 | 732 | 732 |
| Einjährige variable Vergütung | - | - | - | - | - | - |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | |
| Tantieme (2 Jahre) ³ | 218 | 576 | 526 | 700 | - | 1.260 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) ^{3,4} | - | 497 | 544 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) ^{3,4} | 744 | - | - | 884 | - | 1.860 |
| Summe⁵ | 962 | 1.073 | 1.070 | 1.584 | - | 3.120 |
| Versorgungsaufwand | 375 | 345 | 345 | 375 | 375 | 375 |
| Gesamtvergütung | 2.069 | 2.091 | 2.088 | 2.691 | 1.107 | 4.227 |

1 Dienstvertrag TRATON AB und TRATON SE

2 Angabe in 2020 vor Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 14 T€

3 Vergütungsstruktur TRATON SE

4 Zufluss: in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagszahlung

5 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

6 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,30 SEK = 1 €

| T€ | Christian Schulz | | | | | |
|---|--|--------------|----------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| | Mitglied des Vorstands TRATON SE, CFO ¹ Eintritt: 26.06.2018 | | | | | |
| | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 (Minimum) | 2020 (Maximum) |
| Festvergütung ^{2,3} | 700 | 727 | 727 | 700 | 700 | 700 |
| Nebenleistungen | 76 | 59 | 59 | 76 | 76 | 76 |
| Summe | 776 | 786 | 786 | 776 | 776 | 776 |
| Einjährige variable Vergütung (PLB) ⁴ | - | 16 | 8 | - | - | - |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | |
| UB (2 Jahre) ⁴ | - | 11 | 8 | - | - | - |
| LTI (4 Jahre) ⁴ | - | 13 | 8 | - | - | - |
| Tantieme (2 Jahre) ⁵ | 218 | 576 | 526 | 700 | - | 1.260 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021) ^{5,6} | - | 497 | 544 | - | - | - |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) ^{5,6} | 744 | - | - | 884 | - | 1.860 |
| Summe⁷ | 962 | 1.113 | 1.093 | 1.584 | - | 3.120 |
| Versorgungsaufwand | 290 | 382 | 382 | 290 | 290 | 290 |
| Gesamtvergütung | 2.028 | 2.281 | 2.261 | 2.650 | 1.067 | 4.187 |

1 Dienstvertrag bis 16.01.2019 TRATON AG, ab 17.01.2019 TRATON SE

2 Angabe in 2019 enthält eine Kompensation von verlorengegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels in Höhe von 59 T€

3 Angabe in 2020 vor Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 53 T€

4 Vergütungsstruktur TRATON AG

5 Vergütungsstruktur TRATON SE

6 Zufluss: in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagszahlung

7 Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

| Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann | | | | | | |
|--|------------|----------|----------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE; CEO MAN Truck & Bus SE Eintritt: 16.07.2020 | | | | | | |
| T€ | Zufluss | | Gewährte Zuwendungen | | | |
| | 2020 | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 (Minimum) | 2020 (Maximum) |
| Festvergütung | 322 | - | - | 322 | 322 | 322 |
| Nebenleistungen | 26 | - | - | 26 | 26 | 26 |
| Summe | 348 | - | - | 348 | 348 | 348 |
| Einjährige variable Vergütung | - | - | - | - | - | - |
| Mehrjährige variable Vergütung | | | | | | |
| Tantieme (2 Jahre) | 101 | - | - | 323 | - | 582 |
| LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022) | - | - | - | 319 | - | 859 |
| Sonderzusage ¹ | 418 | - | - | 195 | 519 | - |
| Summe | 519 | - | - | 837 | 519 | 1.441 |
| Versorgungsaufwand | 128 | - | - | 128 | 128 | 128 |
| Gesamtvergütung | 995 | - | - | 1.313 | 995 | 1.917 |

1 Erstattung an die TRATON SE durch die Volkswagen AG: Bestandssicherung

Leistungen bei regulärer Beendigung der Tätigkeit

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit grundsätzlich eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung und unter bestimmten Umständen die Nutzung eines Dienstwagens zugesagt. Die zugesagten Altersleistungen werden grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres gezahlt bzw. zur Verfügung gestellt. Die TRATON SE führt die betriebliche Altersversorgung für die Herren Drees, Gründer, Professor Dr. Intra, Schulz und Dr. Ing. h.c. Tostmann. Die betriebliche Altersversorgung für die anderen Vorstandsmitglieder wird von der Volkswagen AG (Herr Renschler), von der Scania CV AB (Herr Henriksson), von der TRATON AB (Herr Levin) bzw. von der MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (Herr Cortes) geführt.

Von der TRATON SE gewährte Anwartschaften werden im Rahmen eines beitragsorientierten, fondsakkessorischen Versorgungssystems, dem Kapitalkontenplan, aufgebaut. Die TRATON SE leistet für die Herren Drees, Gründer, Professor Dr. Intra, Schulz und Dr. Ing. h.c. Tostmann jährlich einen Beitrag in Höhe von 40% der vertraglich vereinbarten Festvergütung im Kalenderjahr. Eigenbeiträge durch Bruttogeltemwandlung sind möglich.

Die geleisteten Beiträge und ihre Verzinsung werden auf individuellen Kapitalkonten kumuliert. Die Wertentwicklung des Kapitalkontos ist unmittelbar an den Kapitalmarkt geknüpft und wird durch einen Korb von Indizes und sonstigen geeigneten Parametern bestimmt. Die Anlagerisiken werden mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (sogenanntes „Life-Cycle-Konzept“).

Im Versorgungsfall wird das Guthaben auf dem Kapitalkonto, mindestens jedoch die Summe der geleisteten Beiträge, wahlweise als Einmalbetrag, als Zahlung in Raten oder mit einem zum Renteneintritt gültigen Versicherungstarif verrentet ausgezahlt.

Bei Invalidität oder im Todesfall wird der aufgelaufene Kontostand, mindestens aber ein Kapital in Höhe von 2.000 T€, ausgezahlt. Den Mitgliedern des Vorstands sind grundsätzlich auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ohne Eintritt eines Versorgungsfalls eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung zugesagt, wobei das Mindestversorgungskapital nur gemäß bzw. entsprechend §§ 2 Abs. 1, 2a Abs. 1 BetrAVG ratierlich gekürzt aufrechterhalten wird. Der aufrechterhaltene Teil des Mindestversorgungskapitals wird entsprechend § 2a Abs. 2 Ziff. 2 lit. a) BetrAVG ab dem Ausscheiden bis zum Eintritt des Versorgungsfalls um 1% p.a. angepasst.

Die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 betragen am 31. Dezember 2020 für aktive Mitglieder des Vorstands 1.762 T€ (4.555 T€). Der Rückstellung wurden nach IAS 19 im Berichtsjahr 1.072 T€ (1.238 T€) zugeführt. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen. Für beitragsorientierte Pensionspläne, die nicht in den Gesamtbezügen enthalten sind, wurden darüber hinaus 848 T€ (942 T€) aufgewendet. Die nach handelsrechtlichen Vorschriften bewerteten Pensionsverpflichtungen für die Vorstandsmitglieder, deren Pensionsansprüche bei der TRATON SE bestehen, beliefen sich am 31. Dezember 2020 auf 1.017 T€ (3.910 T€). Der Rückstellung bei der TRATON SE wurden handelsrechtlich im Berichtsjahr 985 T€ (1.536 T€) zugeführt. Für beitragsorientierte Pensionspläne, die nicht in den Gesamtbezügen enthalten sind, wurden darüber hinaus 85 T€ (28 T€) aufgewendet.

Für Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind zum 31. Dezember 2020 insgesamt 5.023 T€ (-) zurückgestellt.

Leistungen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, sind die Abfindungsansprüche entsprechend der Empfehlung G. 13 Satz 1 DCGK vertraglich auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt (Abfindungs-Cap).

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

Die mit Herrn Drees und Herrn Renschler anlässlich der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit getroffenen Vereinbarungen wurden oben näher beschrieben. Da rechtlich nicht geklärt ist, ob G. 13 Satz 1 DCGK nur Abfindungszahlungen oder auch Zahlungen aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrages erfasst, haben Vorstand und Aufsichtsrat mit Blick auf den mit Herrn Drees geschlossenen Aufhebungsvertrag höchstvorsorglich eine Abweichung von G. 13 Satz 1 DCGK erklärt.

ALTERSVERSORGUNG DES VORSTANDS 2020 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)

| T€ | Versorgungsaufwand | Barwert zum 31. Dezember ¹ |
|--|--------------------|---------------------------------------|
| Matthias Gründler (seit 16.07.2020) ² | 247 | 247 |
| | (-) | (-) |
| Andreas Tostmann (seit 16.07.2020) ³ | 128 | 134 |
| | (-) | (-) |
| Andreas Renschler (bis 15.07.2020) | - | - |
| | (-) | (-) |
| Antonio Roberto Cortes | 185 | - |
| | (358) | (-) |
| Joachim Drees (bis 15.07.2020) ⁴ | 145 | - |
| | (532) | (1.493) |
| Henrik Henriksson ⁵ | 394 | 373 |
| | (315) | (318) |
| Carsten Intra (bis 15.07.2020) ⁶ | 156 | - |
| | (248) | (2.074) |
| Christian Levin ⁷ | 375 | 316 |
| | (345) | (287) |
| Christian Schulz ⁸ | 290 | 692 |
| | (382) | (382) |
| Summe | 1.920 | 1.762 |
| | (2.180) | (4.555) |

1 Der Betrag ist in dem in der Bilanz enthaltenen Gesamtbetrag für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen erfasst (siehe Anhangsangabe „32. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ im Konzernabschluss).

2 Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand nach HGB: 247 T€ (-), auf die TRATON SE entfallende Pensionsrückstellung nach HGB: 247 T€ (-)

3 Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand nach HGB: 128 T€ (-), auf die TRATON SE entfallende Pensionsrückstellung nach HGB: 128 T€ (-)

4 Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand nach HGB: 143 T€ (686 T€), auf die TRATON SE entfallende Pensionsrückstellung nach HGB im Vorjahr: 1.493 T€

5 Der Versorgungsaufwand enthält auch die vom Arbeitgeber getragenen Sozialversicherungsbeiträge, die auf eine Rentenversicherung entfallen (beitragsorientierte Pläne). Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand für derartige Sozialversicherungsbeiträge nach HGB: 48 T€ (15 T€)

6 Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand nach HGB: 181 T€ (503 T€), auf die TRATON SE entfallende Pensionsrückstellung nach HGB im Vorjahr: 2.070 T€

7 Der Versorgungsaufwand enthält auch die vom Arbeitgeber getragenen Sozialversicherungsbeiträge, die auf eine Rentenversicherung entfallen (beitragsorientierte Pläne). Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand für derartige Sozialversicherungsbeiträge nach HGB: 37 T€ (13 T€)

8 Auf die TRATON SE entfallender Versorgungsaufwand nach HGB: 286 T€ (347 T€), auf die TRATON SE entfallende Pensionsrückstellung nach HGB: 642 T€ (347 T€)

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der TRATON SE besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten je Geschäftsjahr eine feste Vergütung von 75 T€.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von 225 T€, sein Stellvertreter erhält eine Vergütung von 150 T€.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem für ihre Tätigkeiten in den Ausschüssen des Aufsichtsrats pro Geschäftsjahr eine zusätzliche feste Vergütung von 40 T€ pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die Mitgliedschaften im Nominierungs- sowie im Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG bleiben unberücksichtigt.

Die Ausschussvorsitzenden erhalten den doppelten, ihre Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag der vorstehend aufgeführten Ausschussvergütung.

Ausschusstätigkeiten werden für höchstens zwei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Höchstzahl die zwei höchstdotierten Funktionen maßgeblich sind.

Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat bzw. einem seiner Ausschüsse angehört haben, erhalten die Vergütung zeitanteilig.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1 T€; bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die Vergütung wird fällig nach Ablauf der Hauptversammlung, die den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr, für das die Vergütung gezahlt wird, entgegennimmt oder über seine Billigung entscheidet.

Für das Geschäftsjahr 2020 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Gesamtvergütung in Höhe von 2.088 T€ (2.390 T€). Auf die Tätigkeit im Aufsichtsrat entfallen davon 1.125 T€ (1.125 T€), auf die Tätigkeit in den Ausschüssen 400 T€ (400 T€).

VERGÜTUNGEN VON MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS

| T€ | Feste Vergütung | Tätigkeit in den Ausschüssen | Sitzungsgelder | Konzernmandate | Gesamt 2020 | Gesamt 2019 |
|--------------------------------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
| Pötsch, Hans Dieter | 225 | 80 | 6 | – | 311 | 310 |
| Stimoniaris, Athanasios ⁴ | 150 | 60 | 1 | 100 | 311 | 375 |
| Bechstädt, Torsten ⁴ | 75 | 60 | 12 | – | 147 | 143 |
| Carlquist, Mari ^{1,3} | – | – | – | – | – | – |
| Döss, Dr. Manfred ¹ | – | – | – | – | – | – |
| Kerner, Jürgen ⁴ | 75 | – | 8 | 114 | 197 | 275 |
| Kilian, Gunnar ¹ | – | – | – | – | – | – |
| Kirchmann, Dr. Albert X. | 75 | – | 8 | 3 | 86 | 78 |
| Kuhn-Piëch, Dr. Julia | 75 | 40 | 9 | 57 | 181 | 244 |
| Lorentzon, Lisa ^{1,3} | – | – | – | – | – | – |
| Luthin, Bo ^{2,3} | – | – | – | – | – | 3 |
| Lyngsie, Michael ^{2,3} | – | – | – | – | – | 3 |
| Macpherson, Nina | 75 | 40 | 12 | 67 | 194 | 189 |
| Osterloh, Bernd ⁴ | 75 | 40 | 5 | – | 120 | 117 |
| Porsche, Dr. Dr. Christian | 75 | 40 | 8 | 5 | 128 | 120 |
| Schmid, Dr. Wolf-Michael | 75 | – | 8 | – | 83 | 80 |
| Schnur, Karina ⁴ | 75 | 40 | 11 | 80 | 206 | 264 |
| Werner, Hiltrud ¹ | – | – | – | – | – | – |
| Witter, Frank ¹ | – | – | – | – | – | – |
| Zieger, Steffen ⁴ | 75 | – | 7 | 42 | 124 | 184 |
| Summe | 1.125 | 400 | 95 | 468 | 2.088 | 2.390 |

1 Verzichtserklärung hinsichtlich der vollständigen Vergütung 2019 und 2020

2 Verzichtserklärung hinsichtlich der Vergütung 2019 außer Sitzungsgelder für die ersten drei Sitzungen; Verzichtserklärung hinsichtlich der vollständigen Vergütung 2020

3 Der Vorstand der TRATON SE hat mit Blick auf die Verzichtserklärungen entschieden, nach der Hauptversammlung 2021 eine Zuwendung von 415 T€ (276 T€) an die „Scania Personalstiftelse 1996“ auszuzahlen.

4 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

Die bei der TRATON SE oder bei anderen Unternehmen der TRATON GROUP angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags.

2. Erklärung zur Unternehmensführung¹

Corporate Governance bildet bei TRATON den Rahmen für die Leitung und Überwachung von Unternehmen und Konzern. Eine gute Corporate Governance bildet die Grundlage für eine verantwortungsvolle Führung und Kontrolle unseres Unternehmens sowie einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Gleichzeitig fördert eine gute Corporate Governance das Vertrauen der Finanzmärkte, unserer Anleger, Kunden, Geschäftspartner und Mitarbeiter in unser Unternehmen, unseren Konzern und unsere Arbeit.

Unsere Unternehmensführung wird bestimmt durch die geltenden Gesetze, unsere Satzung, interne Regularien und Leitlinien sowie durch nationale und internationale Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung (Corporate Governance). Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) stellt die für TRATON geltenden aktienrechtlichen Vorschriften dar und gibt Empfehlungen und Anregungen für eine verantwortungsvolle und transparente Corporate Governance entsprechend den anerkannten Standards.

I. CORPORATE GOVERNANCE BEI TRATON

Vorstand und Aufsichtsrat von TRATON haben sich eingehend mit dem Corporate-Governance-System und der Erfüllung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK beschäftigt. Sie sind sich bewusst, dass gute und transparente Corporate Governance, die sowohl nationalen als auch internationalen Standards folgt, für eine verantwortungsbewusste und langfristig ausgerichtete Unternehmensführung von wesentlicher Bedeutung ist.

¹ Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und gemäß § 315d HGB ist Teil des Zusammengefassten Lageberichts und wird nicht in die Prüfung einbezogen.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE gaben im Dezember 2020 die jährliche Entsprechenserklärung mit folgendem Wortlaut ab:

„Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 („Kodex“) seit Inkrafttreten dieser Fassung des Kodex und zukünftig mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen wird:

1. Der Empfehlung in C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstandsmandat) wird insoweit nicht gefolgt, als der Vorsitzende des Aufsichtsrats neben dem Mandat in der TRATON SE noch ein weiteres Mandat als Vorsitzender des Aufsichtsrats der börsennotierten VOLKSWAGEN AG sowie jeweils ein Aufsichtsratsmandat in der AUDI AG, die bis zum 16. November 2020 börsennotiert war, und in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahrnimmt und zudem Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE ist. Die VOLKSWAGEN AG, die AUDI AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern mit der Porsche Automobil Holding SE. Gleichwohl sind wir der Auffassung, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.
2. Der Empfehlung in C.10 Satz 2 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden vom kontrollierenden Aktionär) wird insoweit nicht gefolgt, als der Vorsitzende des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats, Herr Frank Witter, im Hinblick auf seine Funktion als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG nicht als „unabhängig vom kontrollierenden Aktionär“ anzusehen ist. Zudem wird auch der Empfehlung in D.4 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden) nicht gefolgt, da der Vorsitzende des Prüfungsausschusses auch nicht als unabhängig im Sinne der Definition der Empfehlung in C.6 Satz 2 anzusehen ist, wenn er nicht unabhängig vom kontrollierenden Aktionär ist. Für Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE steht im Vordergrund, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über die erforderliche Fach- und Branchenkenntnis, speziell in großen, internationalen, gelisteten Unternehmen, verfügt. Aufgrund der persönlichen Kompetenzen von Herrn Witter wurde entschieden, von der Empfehlung abzuweichen.
3. Hinsichtlich der Empfehlung in C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen) sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Es wird daher vorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex erklärt. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung in C.13 gerecht zu werden.
4. Der Empfehlung in D.1 (Veröffentlichung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat) wurde insoweit nicht gefolgt, als die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat erst nach entsprechender Beratung des Aufsichtsrats seit 10. November 2020 auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht wird. Seitdem wird diese Empfehlung eingehalten.
5. Der Empfehlung in G.1 (Vergütungssystem) und G.2 (Ziel-Gesamtvergütung) wird ab dem 1. Januar 2021 entsprochen. Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2018 ein neues Vergütungssystem eingeführt, welches sämtliche Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 berücksichtigte. Mit dem reformierten Kodex wurden diese Empfehlungen signifikant geändert. Das Vergütungssystem aus dem Jahr 2018 entspricht diesen geänderten Empfehlungen in einigen Punkten nicht. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, mit Wirkung ab dem 1. Januar 2021 ein neues Vergütungssystem einzuführen, das die geänderten Empfehlungen des Kodex berücksichtigt. Bis zum Inkrafttreten des neuen Vergütungssystems werden die Abweichungen hier und im Folgenden beschrieben. Der Aufsichtsrat hat ein Vergütungssystem im Sinn der Empfehlung G.1 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossen. Diesem neuen Vergütungssystem lässt sich – anders als dem bisherigen Vergütungssystem – der relative Anteil der einzelnen Vergütungsbestandteile an der in diesem Sinn definierten Ziel-Gesamtvergütung entnehmen. Konkrete Ziel-Gesamtvergütungen der einzelnen Vorstandsmitglieder im Sinn der Empfehlungen G.1 und G.2 hat der Aufsichtsrat am 21. Dezember 2020 beschlossen.
6. Der Empfehlung in G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist) wurde bislang noch nicht entsprochen. Gemäß Empfehlung G.10 Satz 2 soll ein Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren über langfristig variable Gewährungsbeträge verfügen können. Da unser derzeitiger „Performance-Share-Plan“ eine jeweils dreijährige Laufzeit hat, an deren Ende ein Barausgleich stattfindet, können die Mitglieder des Vorstands derzeit bereits nach drei Jahren über diesen Vergütungsbestandteil verfügen. Im Rahmen des neuen Vergütungssystems ist für Dienstverträge von Vorstandsmitgliedern, die nach dem 31. Dezember 2020 abgeschlossen oder verlängert werden, eine vierjährige Laufzeit für den Performance Share Plan vorgesehen.

7. Der Empfehlung in G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap) wird nicht entsprochen. Gemäß Empfehlungen G.13 Satz 1 sollen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten. Aus Sicht des Vorstands und des Aufsichtsrats der TRATON SE ist nicht eindeutig, ob sich Empfehlung G.13 Satz 1 nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Eine entsprechende Empfehlung für die nach Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds tatsächlich geleisteten Zahlungen gab es im Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 noch nicht. Ziffer 4.3.2 Abs. 4 empfahl lediglich, „beim Abschluss von Vorstandsverträgen“ darauf zu achten, dass Zahlungen bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Dienstvertrags vergüten sollen. Dieser Empfehlung des alten Kodex entsprechen die Dienstverträge der aktuell bestellten und der im Juli 2020 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder. Im Juli 2020 schied unter anderem Herr Joachim Drees einvernehmlich aus dem Vorstand aus. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Drees und der TRATON SE besteht im Einvernehmen mit Herrn Drees auch nach seinem Ausscheiden weiter und läuft – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Drees – noch für mehr als zwei Jahre seit dem Ausscheiden von Herrn Drees. Entsprechend erhält Herr Drees zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden. Vor diesem Hintergrund erklären Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE höchstvorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE erklären weiterhin, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 24. April 2017 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 7. Februar 2017 im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2019 bis zum Inkrafttreten des reformierten Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 am 20. März 2020 mit Ausnahme der Ziffern Ziff. 5.3.2 Abs.3 Satz 2 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden und Ziff. 5.4.1 Abs. 6 bis 8 (Offenlegung von Wahlvorschlägen) entsprochen wurde. Die Begründungen hierfür entsprechen

den obenstehenden Ausführungen zu den Abweichungen von den Empfehlungen C.10 Satz 2 und D.4 sowie C.13 des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex.“

Die Entsprechenserklärung ist im Internet verfügbar unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>.

Auch unsere börsennotierte Tochtergesellschaft MAN SE hat eine Entsprechenserklärung zum DCGK abgegeben, welche unter <https://www.corporate.man.eu/de/investor-relations/corporate-governance/corporate-governance-bei-man/Corporate-Governance-bei-MAN.html> abrufbar ist.

Schwedischer Corporate Governance Kodex

Darüber hinaus hat TRATON eine Erklärung hinsichtlich der Abweichungen der Corporate Governance von TRATON gegenüber dem schwedischen Corporate Governance Code veröffentlicht. Diese ist ebenfalls verfügbar unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>.

Nach dem schwedischen Corporate Governance Kodex können Unternehmen, die in Schweden gelistet sind, entscheiden, ob sie den schwedischen Kodex einhalten oder ob sie sich an entsprechende lokale Regelungen von Ländern, in denen die Gesellschaften ihren Sitz haben, halten. TRATON hat sich entschieden, den Deutschen Corporate Governance Kodex und nicht den schwedischen Corporate Governance Kodex zu befolgen.

Hauptversammlung

In der Hauptversammlung einer Europäischen Aktiengesellschaft üben die Aktionäre ihre Rechte in den Angelegenheiten der Gesellschaft aus. Dies beinhaltet die Stimmrechtsausübung der Aktionäre, die Informationsbeschaffung sowie den Dialog mit Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Hauptversammlung der TRATON SE gewährleistet diese Rechte der Aktionäre umfassend. Die Einberufung zur Hauptversammlung wird entsprechend den gesetzlichen Fristen im Bundesanzeiger veröffentlicht und ab diesem Zeitpunkt inklusive aller Berichte und Vorlagen für die Hauptversammlung auch auf der Internetseite der TRATON SE zur Verfügung gestellt.

Um den Aktionären die persönliche Wahrnehmung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung zu erleichtern, besteht neben der Möglichkeit zur Bevollmächtigung eines Kreditinstituts, von Aktionärsvereinigungen oder anderen Personen das Angebot, einen Mitarbeiter von TRATON als Stimmrechtsvertreter zu bevollmächtigen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die ordentliche Hauptversammlung am 23. September 2020 als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie durchgeführt.

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Zusammensetzung und Arbeitsweise ihrer Ausschüsse

Die TRATON SE hat eine duale Struktur mit einem Vorstand und einem Aufsichtsrat. Beide Gremien arbeiten im Sinne des Unternehmens eng zusammen.

Der Vorstand der Gesellschaft besteht derzeit aus sechs Mitgliedern. Ausschüsse des Vorstands bestehen nicht. Zu seiner Zusammensetzung wird auf die Anhangsangabe „[51. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate](#)“ im Konzernabschluss verwiesen.

Der Vorstand nimmt eigenverantwortlich die geschäftsleitenden und operativen Aufgaben wahr. Sein Verantwortungsbereich erstreckt sich insbesondere auf die strategische Ausrichtung der TRATON GROUP. Er stimmt diese mit dem Aufsichtsrat ab. Er ist ferner für die Aufstellung der Jahresabschlüsse sowie Zwischenmitteilungen verantwortlich und sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien.

Die verschiedenen Aufgabengebiete des Vorstands sind den einzelnen Vorstandsressorts im Rahmen des Geschäftsverteilungsplans zugeordnet. Im Plenum behandelt der Vorstand alle wesentlichen Entscheidungen und Maßnahmen; die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Entscheidungen und Maßnahmen ergeben sich aus den Festlegungen in der Geschäftsordnung des Vorstands.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Planung und der Situation des Unternehmens, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance. Der Aufsichtsrat überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. In Entscheidungen von grundlegender Bedeutung ist der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Der Vorstand sorgt außerdem für eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Nach der vom Aufsichtsrat getroffenen Festlegung zur Altersgrenze für Vorstandsmitglieder sollen Bestellungen für Mitglieder des Vorstands in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres enden. Eine Verlängerung um maximal drei weitere Jahre ist möglich.

Entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie der Empfehlung E.3 des DCGK übernehmen Vorstandsmitglieder Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Interessenskonflikte wurden im Berichtsjahr weder von Vorstands- noch von Aufsichtsratsmitgliedern angezeigt.

Der Aufsichtsrat hat demgegenüber überwachende und beratende Funktionen. Bei bestimmten, im Gesetz, in der Satzung oder in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegten, wesentlichen Geschäftsvorgängen ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich. Zur Aufgabenerfüllung und Zusammenarbeit mit dem Vorstand wird ergänzend auf den „[Bericht des Aufsichtsrats](#)“ verwiesen.

Der paritätisch besetzte Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht aus 20 Mitgliedern, von denen je die Hälfte Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind.

Der Aufsichtsrat der TRATON SE strebt angesichts des betriebenen Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- mindestens drei Aufsichtsratssitze für Personen, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze auf Anteilseignerseite für Personen, die keine potenziellen Interessenskonflikte aufweisen und unabhängig im Sinne des Kodex sind;
- dem Aufsichtsrat soll keine Person angehören, die eine Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausübt;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 15 Jahren angehören.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Als unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß dem DCGK werden nach Einschätzung der Anteilseignerseite Frau Macpherson sowie die Herren Dr. Kirchmann und Dr. Schmid angesehen.

Darüber hinaus soll der Aufsichtsrat der TRATON SE in seiner Gesamtheit über folgende Kompetenzen verfügen:

- Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Unternehmen selbst;
- Führungs- oder Überwachungserfahrung in anderen mittelgroßen oder großen Unternehmen;
- Erfahrung in für die TRATON GROUP bedeutsamen Bereichen, wie zum Beispiel Maschinenbau, Fahrzeugbau und Informationstechnologie;
- Kenntnisse des Kapitalmarktes;
- Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand;
- Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung;
- Sachverstand auf den Gebieten Recht und Compliance.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet. Die Lebensläufe der Mitglieder des Aufsichtsrats sind, jährlich aktualisiert, unter <https://traton.com/de/unternehmen/Aufsichtsrat.html> abrufbar.

Für die Besetzung des Aufsichtsrats gilt gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz im Übrigen die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern. Diese Voraussetzungen sind für den Aufsichtsrat der TRATON SE erfüllt. Ebenfalls sind diese Quoten für die Seite der Anteilseigner sowie der Arbeitnehmer eigenständig erfüllt.

Der Aufsichtsrat hat zwei paritätisch besetzte Ausschüsse, das Präsidium und den Prüfungsausschuss, sowie den ausschließlich aus Vertretern der Anteilseigner bestehenden Nominierungsausschuss gebildet.

Das Präsidium setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2020):

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitzender),
- Athanasios Stimoniaris (stellv. Vorsitzender)
- Gunnar Kilian
- Michael Lyngsie
- Bernd Osterloh
- Dr. Dr. Christian Porsche

Der Prüfungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2020):

- Frank Witter (Vorsitzender)
- Torsten Bechstädt (stellv. Vorsitzender)
- Dr. Julia Kuhn-Piëch
- Lisa Lorentzon
- Nina Macpherson
- Karina Schnur

Der Nominierungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2020):

- Hans Dieter Pötsch
- Gunnar Kilian
- Dr. Dr. Christian Porsche

Weitere Angaben zur personellen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Arbeit der Ausschüsse ergeben sich aus dem Bericht des Aufsichtsrats und den Anhangsangaben „52. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate“ und „53. Ausschüsse des Aufsichtsrats“ im Konzernabschluss.

Entsprechend der Empfehlung D.13 des DCGK beurteilt der Aufsichtsrat regelmäßig wie wirksam er insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Aufgrund der Umwandlung der Gesellschaft in eine Societas Europea (SE) im Jahr 2019 und der damit verbundenen Konstituierung eines neuen Aufsichtsrats wird der Aufsichtsrat erstmalig im Jahr 2021 eine Selbstbeurteilung vornehmen.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Das Präsidium des Aufsichtsrats erstellt gemeinsam mit dem Vorsitzenden des Vorstands eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Bei der langfristigen Nachfolgeplanung werden neben den gesetzlichen Anforderungen, den Anforderungen des DCGK und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die Kriterien des vom Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des Vorstands beschlossenen Diversitätskonzepts berücksichtigt.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen erstellt das Präsidium nach Bedarf ein Anforderungsprofil, auf dessen Grundlage das Präsidium die am besten geeigneten Kandidaten auswählt. Nach Führung von Gesprächen mit den Kandidaten, wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Bei Bedarf werden der Aufsichtsrat bzw. das Präsidium bei der Entwicklung der Anforderungsprofile und der Auswahl der Kandidaten von externen Beratern unterstützt.

Vergütungsbericht

Hinsichtlich der Angaben zum Vergütungssystem und der individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat wird auf den Vergütungsbericht im Geschäftsbericht verwiesen, der unter https://ir.traton.com/websites/traton/German/3000/finanzberichte_-_praesentationen.html auf unserer Internetseite veröffentlicht ist.

Compliance/Risikomanagement

2015 hat TRATON den Bereich Governance, Risk & Compliance („GRC“) eingerichtet. Dieser Bereich wird durch den Head of GRC/Chief Compliance Officer des Konzerns geleitet, der unmittelbar an den Vorsitzenden des Vorstands der TRATON SE berichtet. Die GRC-Organisation besteht aus dem Corporate GRC Office bei der TRATON SE und den dezentralen GRC-Bereichen der Marken. Zusammen sind das Corporate GRC Office der TRATON SE und die dezentralen GRC-Bereiche für Compliance und Risikomanagement in der gesamten TRATON GROUP verantwortlich.

Das Corporate GRC Office nimmt eine zentrale Steuerungs- und Unterstützungsfunktion im Bereich Risikomanagement und Compliance des Konzerns wahr. Dazu gehört, GRC-Grundsätze und einheitliche Mindeststandards für den gesamten Konzern festzulegen, aber auch, den Marken die notwendige Flexibilität zu gewähren, konkrete GRC-Maßnahmen umzusetzen, die zu ihrer jeweiligen Organisation und zu ihrem Umfeld passen. Einerseits sind die Prozesse für Whistleblowing und interne Untersuchungen mit einem zentralen Aufklärungs-Office bei der TRATON SE streng standardisiert. Andererseits ist die GRC-Kommunikation überwiegend auf Markenebene verankert. Außerdem koordiniert das Corporate GRC Office GRC-unterstützende IT-Systeme und trifft Maßnahmen, um den GRC-Bereich des Konzerns im Hinblick auf Effektivität und Effizienz zu verbessern.

Der Head of GRC/Chief Compliance Officer berichtet regelmäßig, mindestens vierteljährlich, an den Vorstand der TRATON GROUP über die Risikosituation des Konzerns sowie über die aktuelle Lage und die Hauptaktivitäten des Bereichs GRC. Das Governance & Risk Board (GRB) sowie das Compliance Board (CB) wurden auf TRATON-Ebene eingerichtet. So können Führungskräfte der obersten Ebene aus dem gesamten Konzern relevante GRC-Fragen ausführlich und regelmäßig besprechen.

Die GRC-Bereiche auf Markenebene sind für die Umsetzung der Compliance-Management- und Risikomanagementsysteme innerhalb der einzelnen Marken zuständig. Jede Marke unterhält eine GRC-Organisation, d. h. dem GRC-Bereich vollumfänglich zugeteilte Mitarbeiter. Diese Organisation wird durch ein Netzwerk aus Mitarbeitern in den Tochtergesellschaften der Marken unterstützt, die für bestimmte GRC-Maßnahmen zuständig sind, insbesondere Risikoberichte, interne Kontrollsysteme und Compliance.

Zu den Hauptaufgaben des GRC-Bereichs der TRATON GROUP (einschließlich des GRC-Bereichs der Marken) gehören folgende:

- Unterstützung eines Risikomanagementprozesses, der die zentralen Geschäftsrisiken des Konzerns transparent macht und eine klare Zuständigkeit für Risiken und die Umsetzung von risikomindernden Maßnahmen sicherstellt;
- Bereitstellung eines Systems zur Überwachung der Wirksamkeit interner Kontrollen und zur Einleitung entsprechender Gegenmaßnahmen, soweit erforderlich;
- Bereitstellung und kontinuierliche Verbesserung eines Compliance-Programms in den Bereichen Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht und Verhinderung von Geldwäsche auf der Grundlage einer umfassenden Compliance-Risikobewertung;
- Ausgabe von Richtlinien für relevante GRC-Themen, wie z.B. Geschenke und Einladungen, Sponsoring und Spenden sowie interne Untersuchungen;
- Toolgestützte Integritätsprüfung von Geschäftspartnern. Dies betrifft hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, Geschäftspartner, die vertriebsunterstützend tätig sind;
- Bereitstellung verschiedener Schulungen zur Schaffung des Bewusstseins und Kenntnis zu GRC-relevanten Themen;
- Verschiedene Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung von Compliance und Integrität gemäß dem jeweiligen Verhaltenskodex der TRATON GROUP und der einzelnen Marken;

- Beratung für alle Mitarbeiter in Compliance-Fragen auf zentraler und lokaler Ebene (Compliance-Helpdesk);
- Bereitstellung verschiedener Informationskanäle für Hinweisgeber (Whistleblower), insbesondere im Bereich Wirtschaftskriminalität. Hinweisen wird im Detail nachgegangen. Je nach Ergebnis werden angemessene Konsequenzen durch den Ausschuss für Disziplinarmaßnahmen festgelegt und durch die zuständigen Vorgesetzten umgesetzt

2020 hat TRATON das Together4Integrity (T4I) Programm von Volkswagen weiter ausgerollt. Das Programm zielt darauf ab, die Initiativen der Gruppe im Hinblick auf Integrität, Compliance, Kultur und Risikomanagement so zu fördern, dass diese auf einer Stufe mit den wichtigsten Prioritäten des Unternehmens stehen. Die Hauptaufgabe des Programms betrifft die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen, die den fünf Prinzipien der international anerkannten Ethics & Compliance Initiative (ECI) folgen.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus diverse Kommunikationsmaßnahmen in Bezug auf Compliance und Integrität ergriffen. Dazu zählen insbesondere die Beratung zu Fragestellungen der Integrität und Compliance in besonderen Geschäftssituationen. Weitere Aktivitäten umfassten den Versand eines „GRC Alerts“ zur Sensibilisierung von Mitarbeitern zu GRC-Risiken. Weiterhin wurden direkte Mitarbeiter im Rahmen von konzernweiten Trainings in Bezug auf spezifische Dilemma-Situationen im Arbeitsalltag geschult, zum Teil spielerisch durch die Verwendung des „Dilemma Games“. Weitere Kommunikationsmaßnahmen im Berichtsjahr betrafen die Anpassung von Compliance-Richtlinien, den konzernweiten Roll-out eines Code of Conduct Trainings oder den Internationalen Antikorruptionstag.

Hinsichtlich der ausführlichen Darstellung des Risikomanagementsystems und der Risiko- und Chancensituation bei TRATON wird auf den [Chancen- und Risikobericht](#) im Lagebericht verwiesen.

Transparenz und Kommunikation

Über die Internetseite <https://ir.traton.com/websites/traton/German/1/investor-relations.html> haben die Aktionäre u.a. Zugriff auf die Satzung der Gesellschaft, die Konzernabschlüsse der TRATON GROUP, die Geschäftsberichte der MAN SE sowie der Scania AB, den Finanzkalender mit allen relevanten Terminen sowie Informationen zu bevorstehenden Ereignissen.

Die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens sind unverzüglich nach ihrer gesetzesmäßigen Veröffentlichung ebenfalls auf der Internetseite der TRATON SE <https://ir.traton.com/websites/traton/German/4000/finanznachrichten.html> abrufbar. Gleichmaßen finden sich dort die Stimmrechtsmitteilungen nach §§ 33 ff. WpHG sowie die Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach Artikel 19 der Marktmissbrauchsverordnung („Directors' Dealings“). Informationen über den Vorstand und den Aufsichtsrat der TRATON SE finden sich auf der Internetseite <https://traton.com/de/unternehmen.html>.

Die genannten Informationen und Dokumente sind in deutscher und in englischer Sprache verfügbar. Ausnahmen bilden die Dokumente in Bezug auf die Scania Gruppe, welche lediglich in englischer Sprache sowie die Geschäftsberichte der MAN SE, welche lediglich in deutscher Sprache abrufbar sind.

Rechnungslegung

Der jährliche Konzernabschluss der TRATON GROUP wird vom Vorstand auf Grundlage der „International Financial Reporting Standards“ (IFRS) und der Einzelabschluss der TRATON SE gemäß den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Überwachung und Integrität des Rechnungslegungsprozesses, der Überwachung der Rechnungslegung, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems,

des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, holt eine Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers ein und befasst sich mit den von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen, bereitet die Beschlussfassung über die Erteilung des Prüfungsauftrags vor und befasst sich darüber hinaus mit der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung.

Der Halbjahresfinanzbericht wird vom Vorstand vor dessen Veröffentlichung mit dem Prüfungsausschuss erörtert.

Die in der Empfehlung F.2 des DCGK festgelegten Veröffentlichungsfristen werden eingehalten.

II. SONSTIGE UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN

TRATON hat einen Code of Conduct, der die verbindliche Leitlinie zum integren Handeln bei TRATON ist und für alle Mitarbeiter – vom Vorstand über die Führungskräfte bis zu jedem einzelnen Arbeitnehmer – gleichermaßen gilt. Der Code of Conduct stellt Integrität und die Verantwortung jedes Einzelnen in den Mittelpunkt – die Verantwortung als Mitglied der Gesellschaft, als Geschäftspartner und am Arbeitsplatz. Zudem erklärt er anhand praktischer Beispielfälle, wie jeder Einzelne dieser Verantwortung nachkommen und sich integer verhalten kann – gerade auch in Konfliktsituationen.

Darüber hinaus erwartet TRATON, dass auch Lieferanten und Business-Partner sowie deren Mitarbeiter verantwortungsvoll handeln und sich jederzeit und überall an geltende Gesetze halten und ethische Grundwerte respektieren. TRATON hat deshalb einen eigenen Code of Conduct für Lieferanten und Business- Partner herausgegeben, der ethische Mindeststandards für Lieferanten und Business-Partner von TRATON enthält.

Der Code of Conduct sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner sind auf der Internetseite https://traton.com/de/unternehmen/compliance_risk.html verfügbar.

Corporate Responsibility und Nachhaltigkeit sind integrale Bestandteile der Strategie von TRATON. Für unsere Gruppe und unsere Marken bedeutet Nachhaltigkeit, globale Herausforderungen zu verstehen und aktiv anzugehen und die Chancen und Risiken einer nachhaltigen Entwicklung zu erkennen. TRATON nimmt die Erwartungen unserer Kunden, der Politik und der Gesellschaft auf und gibt konkrete Antworten auf die vielfältigen Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität. Wo immer wir auf der Welt tätig sind, ist es unser Ziel, die höchsten Standards zu verfolgen und mit in Nachhaltigkeit führenden Unternehmen zusammenzuarbeiten.

Nähere Informationen zu den Themen Corporate Responsibility und Nachhaltigkeit finden sich auf der Internetseite <https://ir.traton.com/websites/traton/German/7000/nachhaltigkeit.html>.

III. ZIELGRÖSSE FRAUENANTEIL

Für den Zeitraum bis 27. Juni 2024 ist aufgrund der langfristigen Laufzeit der Verträge der aktuellen Mitglieder des Vorstands die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand durch den Aufsichtsrat gemäß § 111 Abs. 5 AktG auf 0% festgelegt worden. Der Aufsichtsrat verfolgt dessen ungeachtet jedoch das langfristige Ziel, den Frauenanteil im Vorstand zu erhöhen, und unterstützt deshalb die Aktivitäten des Vorstands, den Frauenanteil auch auf den höchsten Führungsebenen im Unternehmen zu steigern.

Der Vorstand der TRATON SE hat für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 gemäß § 76 Abs. 4 AktG für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands folgende Zielgrößen festgelegt:

- 20% für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands.
- 30% für den Frauenanteil in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands.

Hinsichtlich entsprechender Angaben der Tochtergesellschaften der TRATON SE, die gesetzlich zur Festlegung von Zielgrößen verpflichtet sind, wird auf die Erklärung zur Unternehmensführung der MAN SE verwiesen.

IV. ANGABEN ZUM DIVERSITÄTSKONZEPT FÜR VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB soll für Vorstand und Aufsichtsrat ein Diversitätskonzept erarbeitet werden. Dieses Konzept soll Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- oder Berufshintergrund berücksichtigen.

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- die festgesetzten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats;
- das Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat;
- die Geschlechterquote von 30%, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrates der TRATON SE gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Die Vorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung erfolgen unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen und der Vorgaben des Diversitätskonzepts. Zu berücksichtigen ist, dass der Aufsichtsrat durch seine Wahlvorschläge nur Einfluss auf die Besetzung des Aufsichtsrats in Bezug auf die Anteilseignervertreter nehmen kann.

Die Mitglieder des Vorstands sollen das folgende Profil erfüllen:

- Bestellungen für Mitglieder des Vorstands sollen in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei eine Verlängerung um maximal drei weitere Jahre möglich ist.
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Tätigkeiten mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über Führungserfahrung im internationalen Kontext verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit u.a. über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Maschinenbau/Fahrzeugbau, Finanzen und Personalführung verfügen.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

3. Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

Die TRATON SE macht von der Möglichkeit gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Konzernklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2020, der auf der Internetseite https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nicht-finanzieller_Bericht_2020_d.pdf in deutscher Sprache und unter https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nonfinancial_Report_2020_e.pdf in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2021 abrufbar ist.

4. Abhängigkeitsbericht

Der Vorstand der TRATON SE hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt und am Schluss des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Wir erklären, dass die TRATON SE bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und anderen Maßnahmen im Geschäftsjahr 2020 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen und die Maßnahmen getroffen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat oder Nachteile ausgeglichen worden sind und dadurch, dass Maßnahmen getroffen wurden, nicht benachteiligt worden ist. Unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

5. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB ZUSAMMENSETZUNG DES GEZEICHNETEN KAPITALS

Angaben zur Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals finden sich in der Anhangsangabe „28. Eigenkapital“.

TRATON sind keine Stimmrechtsbeschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Übertragung von Aktien bekannt.

BETEILIGUNGEN AN DER TRATON SE

Größter Einzelaktionär an der TRATON SE ist die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,7%. Am 31. Dezember 2020 lag der Streubesitz (Free Float) bei 10,3%.

Weitere bestehende direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Gesellschaft, die die relevante Schwelle von 10 % oder die relevanten Schwellen des WpHG überschreiten, wurden der TRATON SE weder gemeldet noch sind sie ihr bekannt.

ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER VORSTANDSMITGLIEDER, SATZUNGSÄNDERUNGEN

Die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft sind in Art. 39 Abs. 2, 46 SE-VO in Verbindung mit §§ 84 und 85 AktG und § 8 der Satzung der Gesellschaft geregelt. Danach hat der Vorstand aus mindestens zwei Personen zu bestehen und wird für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren bestellt. Wiederbestellungen sind zulässig.

Für die Änderung der Satzung der Gesellschaft finden Art. 59 Abs. 1 SE-VO in Verbindung mit §§ 179 ff. AktG Anwendung. Danach bedarf die Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung mit einer Mehrheit von mindestens 3/4 des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Gemäß § 13 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft ist der Aufsichtsrat befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung der Satzung betreffen.

BEFUGNISSE DES VORSTANDS

Die Befugnisse des Vorstands sind in Art. 39 SE-VO in Verbindung mit §§ 77 ff. AktG in Verbindung mit § 9 der Satzung der Gesellschaft geregelt. Danach obliegt es dem Vorstand, die Gesellschaft in eigener Verantwortung zu leiten und die Gesellschaft gerichtlich sowie außergerichtlich zu vertreten.

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 21. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 200.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 200.000.000 auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Dabei kann die Gewinnberechtigung neuer Aktien abweichend von § 60 Abs. 2 AktG bestimmt werden. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit der Vorstand nicht von den nachfolgenden Ermächti-

gungen, das Bezugsrecht mit Zustimmung des Aufsichtsrats auszuschließen, Gebrauch macht. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats in den folgenden Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen:

- a) zum Ausgleich von infolge einer Kapitalerhöhung entstehenden Spitzenbeträgen;
- b) soweit dies erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von der Gesellschaft und/oder ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen sowie Wandelgenussrechten ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung ihrer Optionsausübungs- bzw. Wandlungspflichten zustünde;
- c) wenn die neuen Aktien gegen Bareinlagen ausgegeben werden und der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabebetrags, die möglichst zeitnah zur Platzierung der Aktien erfolgen soll, nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts gilt jedoch nur, soweit der rechnerisch auf die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder das bei Wirksamwerden dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital noch das zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital. Auf diese Begrenzung sind Aktien anzurechnen, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben wurden oder (ii) zur Bedienung von Schuldverschrei-

bungen oder Genussrechten mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionsausübungspflichten ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen oder Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben wurden;

- d) sofern die Kapitalerhöhung zur Gewährung von Aktien gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2019 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Darüber hinaus ist gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 50.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Das Bedingte Kapital 2019 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss

der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 unter Tagesordnungspunkt 2 durch die Gesellschaft oder durch andere Gesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich beteiligt ist, ausgegeben werden, für den Fall, dass Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren. Die Ausgabe der Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Beschlusses zu bestimmenden Wandlungs- bzw. Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur durchgeführt, soweit Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie ausgegeben werden, am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Gewinnbeteiligung hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

OPERATIVE EINHEITEN

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Operative Einheiten | 107 |
| Scania Vehicles & Services | 108 |
| MAN Truck & Bus | 109 |
| Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) | 110 |

OPERATIVE EINHEITEN DER TRATON GROUP

Dieses Kapitel ist nicht Teil des Zusammengefassten Lageberichts oder des Konzernabschlusses.

Scania Vehicles & Services

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--|--------|--------|-------------|
| Lkw und Busse (Einheiten) | | | |
| Auftragseingang | 92.940 | 88.739 | 5 % |
| Absatz | 72.085 | 99.457 | -28 % |
| davon Lkw | 66.899 | 91.680 | -27 % |
| davon Busse | 5.186 | 7.777 | -33 % |
| Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €) | | | |
| Umsatz | 11.521 | 13.934 | -17 % |
| Operatives Ergebnis | 748 | 1.506 | -758 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) | 802 | 1.506 | -704 |
| Operative Rendite (in %) | 6,5 | 10,8 | -4,3 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 7,0 | 10,8 | -3,9 ppt |

Die mit der COVID-19-Pandemie einhergehenden Unsicherheiten hatten starke Auswirkungen auf den Absatz und das Operative Ergebnis, insbesondere im 2. Quartal 2020. Der für das Jahr 2020 vor allem in der Region EU27+3 bereits erwartete Marktrückgang wurde durch die COVID-19-Pandemie noch verstärkt. In der zweiten Jahreshälfte 2020 erholte sich der Absatz jedoch im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2020 kräftig.

Der Auftragseingang von Scania Vehicles & Services lag im Jahr 2020 bei 92.940 (88.739) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang lag mit 88.908 (81.352) Einheiten 9 % über dem Wert des Vorjahres. Die Steigerungen in den Regionen Südamerika, Russ-

land, Asien/Pazifik und Nahost wurden teilweise durch den Rückgang in der Region EU27+3 kompensiert. Der Bus-Auftragseingang ging um 45 % auf 4.032 (7.387) Einheiten zurück. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Regionen EU27+3, Südamerika und Asien/Pazifik zurückzuführen.

Der Gesamtfahrzeugabsatz sank auf 72.085 (99.457) Fahrzeuge. Der Lkw-Absatz ging im Vorjahresvergleich um 27 % auf 66.899 (91.680) Einheiten zurück. Der Rückgang resultierte insbesondere aus den Regionen EU27+3 und Südamerika, sowie aus Afrika und Russland. Der Lkw-Absatz stieg in den Regionen Nahost und Asien/Pazifik sowie in Mexiko. Der Bus-Absatz fiel um 33 % auf 5.186 (7.777) Einheiten. Von der Region Nahost abgesehen, ist der Rückgang auf alle Regionen zurückzuführen.

Der Umsatz von Scania Vehicles & Services fiel im Berichtszeitraum um 17 % auf 11,5 Mrd € (13,9 Mrd €). Der Rückgang war im Wesentlichen auf das Lkw- und Bus-Geschäft zurückzuführen. Das After-Sales-Geschäft wurde zwar ebenfalls durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie belastet, der Rückgang um 5 % fiel aber vergleichsweise gering aus. Darüber hinaus wirkten Wechselkurseffekte negativ auf den Umsatz.

Das Operative Ergebnis betrug 748 Mio € (1,5 Mrd €) und lag damit um 758 Mio € unter dem Wert des Vorjahres. Dies entspricht einer Operativen Rendite von 6,5 % (10,8 %). Der volumenbedingte Umsatzrückgang, die Maßnahmen in Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, darunter insbesondere die temporäre Schließung der Werke im 1. Halbjahr, sowie Währungseffekte haben das Operative Ergebnis belastet. Des Weiteren enthielt das Operative Ergebnis Aufwendungen für Maßnahmen im Wesentlichen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten in Höhe von 54 Mio €. Dagegen wirkten ein günstiges Portfolio und Kosteneinsparungen positiv auf das Ergebnis. Des Weiteren waren im Vorjahreszeitraum zusätzliche Kosten in Verbindung mit der Parallelfertigung der alten und neuen Fahrzeuggeneration angefallen.

Scania Vehicles & Services arbeitet weiterhin kontinuierlich an Maßnahmen, um den Belastungen aufgrund der anhaltenden COVID-19-Pandemie entgegenzuwirken und um zukünftiges Wachstum zu gewährleisten sowie die Profitabilitätsziele zu erreichen.

MAN Truck & Bus

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--|--------|---------|-------------|
| Lkw und Busse (Einheiten) | | | |
| Auftragseingang | 84.921 | 100.652 | -16 % |
| Absatz | 81.673 | 104.887 | -22 % |
| davon Lkw ¹ | 76.333 | 97.524 | -22 % |
| davon Busse | 5.340 | 7.363 | -27 % |
| Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €) | | | |
| Umsatz | 9.659 | 11.088 | -13 % |
| Operatives Ergebnis | -553 | 371 | -925 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) | -553 | 371 | -925 |
| Operative Rendite (in %) | -5,7 | 3,3 | -9,1 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | -5,7 | 3,3 | -9,1 ppt |

1 inklusive MAN TGE (2020: 17.635 Einheiten, 2019: 14.788 Einheiten)

Die mit der COVID-19-Pandemie einhergehende Unsicherheit hatte starke Auswirkungen auf den Absatz und das Operative Ergebnis, insbesondere im 2. Quartal 2020. Der für das Jahr 2020 vor allem in der Region EU27+3 bereits erwartete Marktrückgang wurde durch die COVID-19-Pandemie noch verstärkt. Insgesamt verzeichnete der Absatz im 2. Halbjahr 2020 eine sehr starke Erholung gegenüber dem ersten Halbjahr 2020.

Der Auftragseingang von MAN Truck & Bus lag im Jahr 2020 bei 84.921 (100.652) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang (>6 t) betrug 60.862 (78.147) Einheiten und lag damit 22% unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang war auf beinahe sämtliche Regionen zurückzuführen. Nur in der Region Nahost konnte der Lkw-Auftragseingang gesteigert werden. Der Auftragseingang für den MAN TGE stieg um 26% auf 19.238 (15.234) Einheiten. Der Auftragseingang im Bus-Geschäft ging um 34% zurück und betrug 4.821 (7.271) Einheiten. Der Rückgang war im Wesentlichen auf die Regionen EU27+3, Afrika und Asien/Pazifik zurückzuführen. In der Region Nahost und in Russland konnte der Bus-Auftragseingang sehr stark erhöht werden.

Der Gesamtabsatz von MAN Truck & Bus lag bei 81.673 (104.887) Einheiten und damit 22% unter Vorjahr. Der Absatz von Lkw (>6 t) ging im Vergleich zum Vorjah-

reszeitraum um 29% auf 58.698 (82.736) Einheiten zurück. Der Rückgang war auf fast alle Regionen zurückzuführen, lediglich in der Region Nahost konnte der Absatz deutlich erhöht werden. Der Absatz des MAN TGE stieg um 19% auf 17.635 (14.788) Einheiten. Der Bus-Absatz fiel um 27% auf 5.340 (7.363) Einheiten. Der Rückgang betraf alle Regionen.

MAN Truck & Bus erzielte einen Umsatz von 9,7 Mrd € (11,1 Mrd €) und verzeichnete damit 13% weniger Umsatz als im Vorjahr. Der Rückgang war im Wesentlichen auf das Lkw- und Bus-Geschäft zurückzuführen. Das After-Sales-Geschäft wurde zwar ebenfalls durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie belastet, der Rückgang um 5% fiel aber vergleichsweise gering aus. Der Umsatz im Motorengeschäft konnte sehr stark erhöht werden.

Das Operative Ergebnis betrug -553 Mio € (371 Mio €) und lag damit trotz verschiedener Maßnahmen zur Kostensenkung um 925 Mio € unter dem positiven Wert des Vorjahreszeitraums. Dies entspricht einer Operativen Rendite von -5,7% (3,3%). Neben dem volumenbedingten Rückgang des Umsatzes wurde das Operative Ergebnis durch erhöhte Abschreibungen und durch ein schwierigeres Gebrauchtfahrzeug-Geschäft belastet. Weiterhin wirkten zusätzliche Kosten in Verbindung mit der Einführung der neuen Lkw-Generation, eine Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einer von Navistar angekündigten Beendigung eines Motorenprojekts. Außerdem wirkten die Maßnahmen in Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, darunter insbesondere die temporäre Schließung der Werke im 1. Halbjahr 2020, negativ auf das Operative Ergebnis. Gegenläufig wirkten im Operativen Ergebnis Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten, sowie Kosteneinsparungen in allen Bereichen.

Die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmerseite haben am 26. Januar 2021 eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Das vereinbarte Eckpunktepapier sieht u.a. eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien vor. Verbunden mit den geplanten Maßnahmen ist der Abbau von rund 3.500 Stellen bis Ende 2022. Der Standort in Plauen sowie der österreichische Standort Steyr mit seinen rund 2.200 Arbeitnehmern stehen zur Disposition. Hier prüft der Vorstand der MAN Truck & Bus SE alle Optionen, inklusive die eines Verkaufs oder einer Schließung.

Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO)

| | 2020 | 2019 | Veränderung |
|--|--------|--------|-------------|
| Lkw und Busse (Einheiten) | | | |
| Auftragseingang | 38.805 | 41.103 | -6 % |
| Absatz | 36.974 | 41.891 | -12 % |
| davon Lkw | 31.242 | 35.282 | -11 % |
| davon Busse | 5.732 | 6.609 | -13 % |
| Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €) | | | |
| Umsatz | 1.235 | 1.738 | -29 % |
| Operatives Ergebnis | -15 | 55 | -70 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) | -15 | 43 | -58 |
| Operative Rendite (in %) | -1,2 | 3,2 | -4,4 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | -1,2 | 2,5 | -3,7 ppt |

Die mit der COVID-19-Pandemie einhergehenden Unsicherheiten hatten starke Auswirkungen auf den Absatz und das Operative Ergebnis, insbesondere im 2. Quartal 2020. In der zweiten Jahreshälfte 2020 erholte sich der Absatz jedoch im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2020 kräftig.

Der Auftragseingang von VWCO betrug 38.805 (41.103) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang lag mit 32.963 (34.566) Einheiten 5 % unter dem Wert des Vorjahres. Dies ist auf eine geringere Nachfrage in Brasilien und Mexiko zurückzuführen. In Argentinien konnte der Auftragseingang aufgrund eines sehr schwachen Marktes im Jahr 2019 sehr stark gesteigert werden. Der Bus-Auftragseingang ging um 11 % auf 5.842 (6.537) Einheiten zurück. Der Rückgang ist insbesondere auf Peru, Chile, Brasilien und Mexiko zurückzuführen. In der Region Afrika konnte der Auftragseingang hingegen sehr stark erhöht werden.

Der Gesamtabsatz von VWCO fiel um 12 % auf 36.974 (41.891) Einheiten. Der Lkw-Absatz sank um 11 % auf 31.242 (35.282) Einheiten. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem rückläufigen Lkw-Absatz in Brasilien und Mexiko. In Argentinien konnte der Lkw-Absatz aufgrund eines sehr schwachen Marktes im Jahr 2019 sehr stark gesteigert werden. Der Bus-Absatz sank um 13 % auf 5.732 (6.609) Einheiten wegen rückläufigen Absatzzahlen in Brasilien, Peru, Chile und Mexiko. In der Region Afrika konnte der Absatz hingegen sehr stark erhöht werden.

VWCO erzielte einen Umsatz von 1,2 Mrd € (1,7 Mrd €) und verzeichnete damit einen Umsatzrückgang von 29 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Rückgang resultierte sowohl aus dem Lkw- als auch aus dem Bus-Geschäft. Darüber hinaus wirkten Wechselkurseffekte aus der Translation in die Konzernwährung Euro negativ auf die Umsatzzahlen.

Das Operative Ergebnis betrug -15 Mio € (55 Mio €). Dies entspricht einer Operativen Rendite von -1,2 % (3,2 %). Der volumenbedingte Umsatzrückgang sowie die Maßnahmen in Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, darunter insbesondere die temporäre Schließung der Werke im 1. Halbjahr 2020, belasteten das Operative Ergebnis im Berichtszeitraum. Eine verbesserte Produktpositionierung wirkte hingegen positiv. Darüber hinaus war im Vergleichszeitraum 2019 ein positiver Effekt durch die teilweise Wertaufholung einer Forderung aus Verkehrssteuern sowie ein Ertrag in Höhe von 13 Mio € aus der Auflösung einer Restrukturierungsrückstellung zu verzeichnen.

VWCO arbeitet kontinuierlich an kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, um den Belastungen aufgrund der anhaltenden COVID-19-Pandemie entgegenzuwirken und konzentriert sich weiterhin auf die Stärkung des Unternehmens in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld mit dem Ziel, seine Ergebnisqualität systematisch zu verbessern.

KONZERN- ABSCHLUSS

Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 111

| | |
|-------------------------------|-----|
| Gewinn- und Verlustrechnung | 112 |
| Gesamtergebnisrechnung | 113 |
| Bilanz | 115 |
| Entwicklung des Eigenkapitals | 117 |
| Kapitalflussrechnung | 119 |

Anhang 120

| | |
|--|-----|
| 1. Allgemeine Angaben | 120 |
| 2. Konsolidierungskreis | 120 |
| 3. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften | 122 |
| 4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze | 124 |
| 5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements | 135 |
| 6. Segmentberichterstattung | 137 |
| 7. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche | 140 |
| 8. Umsatz | 141 |
| 9. Funktionskosten | 142 |
| 10. Sonstige betriebliche Erträge | 143 |
| 11. Sonstige betriebliche Aufwendungen | 144 |
| 12. Zinsergebnis | 144 |
| 13. Übriges Finanzergebnis | 145 |
| 14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 145 |
| 15. Ergebnis je Aktie | 148 |
| 16. Immaterielle Vermögenswerte | 149 |
| 17. Sachanlagen | 151 |
| 18. Vermietete Vermögenswerte | 153 |
| 19. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | 154 |
| 20. Sonstige Beteiligungen | 157 |
| 21. Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 157 |
| 22. Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 158 |
| 23. Sonstige Forderungen | 158 |
| 24. Vorräte | 159 |
| 25. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 159 |
| 26. Wertpapiere und Geldanlagen | 159 |
| 27. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 159 |
| 28. Eigenkapital | 159 |

| | |
|--|-----|
| 29. Finanzverbindlichkeiten | 163 |
| 30. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 163 |
| 31. Sonstige Verbindlichkeiten | 164 |
| 32. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 164 |
| 33. Sonstige Rückstellungen | 170 |
| 34. TRATON GROUP als Leasingnehmer | 171 |
| 35. TRATON GROUP als Leasinggeber | 173 |
| 36. Kapitalflussrechnung | 175 |
| 37. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7 | 177 |
| 38. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente | 185 |
| 39. Kapitalmanagement | 195 |
| 40. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse | 196 |
| 41. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren | 197 |
| 42. Sonstige finanzielle Verpflichtungen | 198 |
| 43. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen | 199 |
| 44. Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung) | 202 |
| 45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats | 203 |
| 46. Aufsichtsrat | 204 |
| 47. Vorstand | 204 |
| 48. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses | 204 |
| 49. Deutscher Corporate-Governance-Kodex | 205 |
| 50. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag | 205 |
| 51. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate | 206 |
| 52. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate | 207 |
| 53. Ausschüsse des Aufsichtsrats | 211 |
| 54. Anteilsbesitzliste | 212 |

KONZERNABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2020

Gewinn- und Verlustrechnung der TRATON GROUP

| in Mio € | Anhang | TRATON GROUP | |
|---|--------|---------------|---------------|
| | | 2020 | 2019 |
| Umsatz | [8] | 22.580 | 26.901 |
| Umsatzkosten | [9] | -19.121 | -21.618 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | | 3.459 | 5.284 |
| Vertriebskosten | | -2.247 | -2.480 |
| Verwaltungskosten | [9] | -876 | -973 |
| Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte | | -95 | -45 |
| Sonstige betriebliche Erträge | [10] | 665 | 624 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | [11] | -825 | -526 |
| Operatives Ergebnis | | 81 | 1.884 |
| Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | | 84 | 208 |
| Zinsertrag | [12] | 70 | 93 |
| Zinsaufwand | [12] | -227 | -262 |
| Übriges Finanzergebnis | [13] | -43 | 43 |
| Finanzergebnis | | -115 | 81 |
| Ergebnis vor Steuern | | -34 | 1.965 |
| Ertragsteuern | [14] | -89 | -401 |
| tatsächlich | | -378 | -368 |
| latent | | 288 | -33 |
| Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche, nach Steuern | | -124 | 1.563 |
| Ergebnis aufgegebenener Geschäftsbereiche, nach Steuern | | - | -2 |
| Ergebnis nach Steuern | | -124 | 1.561 |
| davon Aktionäre der TRATON SE | | -101 | 1.518 |
| davon Minderheitsanteile | | -22 | 43 |
| Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert) | [15] | -0,20 | 3,04 |
| Ergebnis je Aktie der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert) | [15] | -0,20 | 3,04 |

Gesamtergebnisrechnung der TRATON GROUP

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-------------|--------------|
| Ergebnis nach Steuern | -124 | 1.561 |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen | | |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern | -74 | -340 |
| Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen | 17 | 96 |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern | -57 | -243 |
| Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere | | |
| Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere vor Steuern | 18 | -5 |
| Latente Steuern auf Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere | -3 | 1 |
| Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere nach Steuern | 16 | -4 |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | | |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden, vor Steuern | 105 | 1 |
| Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | -42 | -4 |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden, nach Steuern | 63 | -3 |
| Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | 22 | -250 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | | |
| Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung | -206 | -54 |
| Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust | 1 | 2 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern | -206 | -52 |
| Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen | -6 | 2 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern | -212 | -50 |



| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|--------------|
| Cashflow Hedges | | |
| Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen | -133 | -20 |
| Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust | 28 | 20 |
| Cashflow Hedges vor Steuern | -105 | 0 |
| Latente Steuern auf Cashflow Hedges | 3 | -1 |
| Cashflow Hedges nach Steuern | -102 | 0 |
| Kosten der Sicherungsmaßnahmen | | |
| Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsmaßnahmen | -3 | 0 |
| Umgliederungen der Kosten der Sicherungsmaßnahmen in den Gewinn oder Verlust | -3 | -2 |
| Kosten der Sicherungsmaßnahmen vor Steuern | -6 | -2 |
| Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsmaßnahmen | 2 | 1 |
| Kosten der Sicherungsmaßnahmen nach Steuern | -5 | -1 |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | | |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | -75 | 22 |
| Umgliederungen von erfassten Erträgen und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | 8 | 2 |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen vor Steuern, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | -67 | 24 |
| Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | 0 | 0 |
| Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen nach Steuern, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden | -67 | 24 |
| Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können | -386 | -27 |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | -335 | -373 |
| Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis | -29 | 96 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | -365 | -277 |
| Gesamtergebnis | -488 | 1.284 |
| davon Aktionäre der TRATON SE | -452 | 1.246 |
| davon Minderheitsanteile | -36 | 38 |

Bilanz

Vermögen der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2020 und 31. Dezember 2019

| in Mio € | Anhang | TRATON GROUP | |
|---|--------|---------------|---------------|
| | | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Langfristige Vermögenswerte | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | [16] | 6.766 | 6.755 |
| Sachanlagen | [17] | 6.908 | 6.789 |
| Vermietete Vermögenswerte | [18] | 6.496 | 7.119 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | [19] | 1.380 | 1.365 |
| Sonstige Beteiligungen | [20] | 72 | 34 |
| Langfristige Ertragsteuerforderungen | | 29 | 44 |
| Aktive latente Steuern | [14] | 1.231 | 970 |
| Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen | [21] | 4.783 | 4.871 |
| Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte | [22] | 435 | 130 |
| Sonstige langfristige Forderungen | [23] | 269 | 384 |
| | | 28.369 | 28.461 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | |
| Vorräte | [24] | 4.325 | 4.943 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | [25] | 1.906 | 2.144 |
| Kurzfristige Ertragsteuerforderungen | | 86 | 124 |
| Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen | [21] | 2.957 | 3.120 |
| Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte | [22] | 453 | 338 |
| Sonstige kurzfristige Forderungen | [23] | 851 | 963 |
| Wertpapiere und Geldanlagen | [26] | 2.105 | 3.178 |
| Flüssige Mittel | [27] | 1.714 | 1.913 |
| | | 14.398 | 16.722 |
| Bilanzsumme | | 42.767 | 45.183 |

Eigenkapital und Schulden der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2020 und 31. Dezember 2019

| in Mio € | Anhang | TRATON GROUP | |
|---|-------------|---------------|---------------|
| | | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Eigenkapital | [28] | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 500 | 500 |
| Kapitalrücklage | | 19.995 | 20.241 |
| Gewinnrücklagen | | -4.479 | -4.150 |
| Kumuliertes Sonstiges Ergebnis | | -3.078 | -2.727 |
| Eigenkapital der Aktionäre der TRATON SE | | 12.939 | 13.865 |
| Minderheitsanteile | | 230 | 270 |
| | | 13.169 | 14.134 |
| Langfristige Schulden | | | |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | [29] | 5.914 | 5.966 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | [32] | 1.828 | 1.769 |
| Langfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten | [14] | 0 | 125 |
| Passive latente Steuern | [14] | 767 | 787 |
| Ertragsteuerrückstellungen langfristige | | 105 | 17 |
| Sonstige langfristige Rückstellungen | [33] | 1.304 | 1.225 |
| Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten | [30] | 2.321 | 2.604 |
| Sonstige langfristige Verbindlichkeiten | [31] | 1.903 | 2.034 |
| | | 14.143 | 14.527 |
| Kurzfristige Schulden | | | |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | [29] | 6.384 | 6.531 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 2.769 | 2.472 |
| Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten | | 117 | 153 |
| Ertragsteuerrückstellungen kurzfristig | | 22 | 34 |
| Sonstige kurzfristige Rückstellungen | [33] | 977 | 869 |
| Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten | [30] | 1.561 | 2.837 |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten | [31] | 3.626 | 3.626 |
| | | 15.455 | 16.522 |
| Bilanzsumme | | 42.767 | 45.183 |

Entwicklung des Eigenkapitals der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

| in Mio € | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Gewinnrücklagen | Währungs- umrechnung | Cashflow Hedges | Kumuliertes Sonstiges Ergebnis |
|--|-------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------|--------------------|--|
| | | | | | | Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können |
| | | | | | | Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen |
| Stand am 01.01.2019 | 10 | 21.331 | -2.064 | -1.762 | -6 | -62 |
| Ergebnis nach Steuern | - | - | 1.518 | - | - | - |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | - | - | - | -50 | -1 | 24 |
| Gesamtergebnis | - | - | 1.518 | -50 | -1 | 24 |
| Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln | 16.490 | -16.490 | - | - | - | - |
| Kapitalherabsetzung Gezeichnetes Kapital in Kapitalrücklage | -16.000 | 16.000 | - | - | - | - |
| Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ¹ | - | - | 459 | 6 | 0 | 1 |
| Ausschüttung von Gewinnrücklagen | - | - | -3.250 | - | - | - |
| Auflösung freier Kapitalrücklagen | - | -600 | 600 | - | - | - |
| Ergebnisabführung an die Volkswagen AG | - | - | -1.404 | - | - | - |
| Übrige Veränderungen | - | - | -9 | 0 | - | 0 |
| Stand am 31.12.2019 | 500 | 20.241 | -4.150 | -1.806 | -8 | -38 |
| Stand am 01.01.2020 | 500 | 20.241 | -4.150 | -1.806 | -8 | -38 |
| Ergebnis nach Steuern | - | - | -101 | - | - | - |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | - | - | - | -200 | -107 | -67 |
| Gesamtergebnis | - | - | -101 | -200 | -107 | -67 |
| Kapitalerhöhung ² | - | 54 | - | - | - | - |
| Dividendenausschüttung | - | - | -500 | - | - | - |
| Auflösung freier Kapitalrücklagen | - | -300 | 300 | - | - | - |
| Übrige Veränderungen | - | - | -29 | 0 | - | 0 |
| Stand am 31.12.2020 | 500 | 19.995 | -4.479 | -2.005 | -115 | -104 |

1 Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN SE gewährten Andienungsrechte sind zum 4. März 2019 ausgelaufen.

Der verbliebene Schuldbetrag in Höhe von 704 Mio € wurde erfolgsneutral ins Eigenkapital umgegliedert, wovon 230 Mio € auf Minderheitsanteile entfallen.

2 Einbringung Mehrgegnung aus der Gewinnabführung durch die Volkswagen AG gemäß "Relationship Agreement" vom 14. Juni 2019



| in Mio € | Kumuliertes Sonstiges Ergebnis | | | | | | Gesamt |
|--|--|---|------------------------|---|--------------------|---------------|--------|
| | Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden | | | | | | |
| | Neubewertungen aus Pensionsplänen | Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | Sonstige Beteiligungen | Anteile der Anteilseigner der TRATON SE | Minderheitsanteile | | |
| Stand am 01.01.2019 | - 770 | 124 | -1 | 16.799 | 2 | 16.801 | |
| Ergebnis nach Steuern | - | - | - | 1.518 | 43 | 1.561 | |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | - 238 | - 3 | - 4 | - 272 | - 5 | - 277 | |
| Gesamtergebnis | - 238 | - 3 | - 4 | 1.246 | 38 | 1.284 | |
| Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln | - | - | - | - | - | - | |
| Kapitalherabsetzung Gezeichnetes Kapital in Kapitalrücklage | - | - | - | - | - | - | |
| Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ¹ | 8 | 0 | - 1 | 473 | 230 | 704 | |
| Ausschüttung von Gewinnrücklagen | - | - | - | - 3.250 | - | - 3.250 | |
| Auflösung freier Kapitalrücklagen | - | - | - | - | - | - | |
| Ergebnisabführung an die Volkswagen AG | - | - | - | - 1.404 | - | - 1.404 | |
| Übrige Veränderungen | 2 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | |
| Stand am 31.12.2019 | - 998 | 125 | - 2 | 13.865 | 270 | 14.134 | |
| Stand am 01.01.2020 | - 998 | 125 | - 2 | 13.865 | 270 | 14.134 | |
| Ergebnis nach Steuern | - | - | - | - 101 | - 22 | - 124 | |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | - 56 | 63 | 16 | - 351 | - 14 | - 365 | |
| Gesamtergebnis | - 56 | 63 | 16 | - 452 | - 36 | - 488 | |
| Kapitalerhöhung ² | - | - | - | 54 | 0 | 54 | |
| Dividendenausschüttung | - | - | - | - 500 | - 1 | - 501 | |
| Auflösung freier Kapitalrücklagen | - | - | - | - | - | - | |
| Übrige Veränderungen | 0 | - 1 | 1 | - 28 | - 2 | - 30 | |
| Stand am 31.12.2020 | - 1.054 | 186 | 15 | 12.939 | 230 | 13.169 | |

¹ Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN SE gewährten Andienungsrechte sind zum 4. März 2019 ausgelaufen.

Der verbliebene Schuldbetrag in Höhe von 704 Mio € wurde erfolgsneutral ins Eigenkapital umgliedert, wovon 230 Mio € auf Minderheitsanteile entfallen.

² Einbringung Mehrgewinn aus der Gewinnabführung durch die Volkswagen AG gemäß "Relationship Agreement" vom 14. Juni 2019

Kapitalflussrechnung¹

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

| in Mio € | TRATON GROUP | |
|---|--------------|--------------|
| | 2020 | 2019 |
| Flüssige Mittel am 01.01. | 1.913 | 2.997 |
| Ergebnis vor Steuern | -34 | 1.965 |
| Ertragsteuerzahlungen | -434 | -463 |
| Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ² | 936 | 863 |
| Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ² | 266 | 192 |
| Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen | 2 | -67 |
| Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietete Erzeugnisse ² | 1.239 | 1.147 |
| Veränderung der Pensionen | -21 | -52 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen | -7 | -29 |
| Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung | -56 | -120 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge | 82 | 25 |
| Veränderung der Vorräte | 345 | -85 |
| Veränderung der Forderungen (ohne Financial Services) | 175 | 157 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten) | 248 | 119 |
| Veränderung der Rückstellungen | 266 | 7 |
| Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse | -760 | -1.587 |
| Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -258 | -984 |
| Cashflow aus der Geschäftstätigkeit | 1.987 | 1.088 |
| Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen | -995 | -997 |
| Zugänge aktivierter Entwicklungskosten | -316 | -467 |
| Erwerb von Tochtergesellschaften | -10 | 0 |
| Erwerb von sonstigen Beteiligungen | -18 | -14 |



| in Mio € | TRATON GROUP | |
|---|---------------|---------------|
| | 2020 | 2019 |
| Veräußerung von Tochtergesellschaften | 2 | 1.978 |
| Veräußerung von sonstigen Beteiligungen | 0 | 101 |
| Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 44 | 33 |
| Veränderung der Wertpapiere und Geldanlagen | 1.073 | -3.083 |
| Veränderung der Darlehen | 6 | 88 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -215 | -2.360 |
| Gewinnabführung/Verlustübernahme durch die Volkswagen AG | -1.404 | 4.161 |
| Dividendenausschüttungen | -501 | - |
| Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG | 54 | - |
| Ausschüttung von Gewinnrücklagen | - | -3.250 |
| MAN SE Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien | 2 | -1.109 |
| Einzahlungen aus der Ausgabe von Anleihen | 2.993 | 3.082 |
| Tilgung von Anleihen | -2.295 | -1.464 |
| Veränderungen der übrigen Finanzverbindlichkeiten | -511 | -1.057 |
| Tilgung von Leasingverbindlichkeiten | -211 | -181 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -1.873 | 183 |
| Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | -98 | 6 |
| Veränderung der Flüssigen Mittel | -198 | -1.085 |
| Flüssige Mittel am 31.12. | 1.714 | 1.913 |

¹ für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „36. Kapitalflussrechnung“

² saldiert mit Zuschreibungen

ANHANG

Erläuterung zum Konzernabschluss der TRATON GROUP

1. Allgemeine Angaben

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Die TRATON SE, München, („das Unternehmen“, „TRATON“) ist das Mutterunternehmen der TRATON GROUP. Mit Beschluss vom 14. Dezember 2018 änderte das Unternehmen seine Rechtsform zu einer Europäischen Aktiengesellschaft (Societas Europaea/SE). Die Änderung der Rechtsform wurde mit der Eintragung im Handelsregister am 17. Januar 2019 wirksam. Seitdem ist TRATON beim Amtsgericht München unter der Nummer 246068 im Handelsregister eingetragen.

Die TRATON GROUP, mit ihren Marken MAN, Scania, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO, ist ein Hersteller von Nutzfahrzeugen. Das Portfolio der Gruppe umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie den Vertrieb von Ersatzteilen und Kundendienstleistungen. RIO verfügt über ein wachsendes Portfolio an digitalen Lösungen und Dienstleistungen. Außerdem bietet die TRATON GROUP ihren Nutzfahrzeugkunden eine breite Palette an Finanzdienstleistungen.

Im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung innerhalb des Volkswagen Konzerns wurde die gesamte von der Volkswagen AG gehaltene Beteiligung an der TRATON SE auf die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg), mit Abschluss eines Übertragungsvertrags zum 13. Dezember 2019 übertragen. TRATON SE ist somit eine unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg (vor Übertragung: unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG)). Der Abschluss der Volkswagen Finance Luxemburg wird beim Luxemburger Handels- und Firmenregister offengelegt. Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften werden in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen, der im Bundesanzeiger offengelegt wird.

Der vorliegende Konzernabschluss der TRATON SE zum 31. Dezember 2020 wurde nach § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Der Konzernabschluss ist in der Berichtswährung Euro, der funktionalen Währung der TRATON SE, aufgestellt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Aus Sicht des Vorstands enthält der vorliegende Konzernabschluss alle üblichen, laufend vorzunehmenden Anpassungen, die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe notwendig sind. Die erzielten Ergebnisse lassen nicht notwendigerweise Vorhersagen über die Entwicklung des weiteren Geschäftsverlaufs zu.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde durch die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft. Er wurde am 10. Februar 2021 aufgestellt und durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

2. Konsolidierungskreis

Zusätzlich zur TRATON SE werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Tochtergesellschaften, die die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar beherrscht, einbezogen. Dies ist der Fall, wenn die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Bei dem in der TRATON GROUP konsolidierten strukturierten Unternehmen bestimmt TRATON auch bei nicht vorliegender Kapitalbeteiligung die nach Aufsetzen der Struktur verbleibenden wesentlichen relevanten Aktivitäten und beeinflusst dadurch die eigenen variablen Rückflüsse. Das strukturierte Unternehmen dient im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem Beherrschung

besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist. Tochterunternehmen, die im Laufe des Geschäftsjahres erworben wurden, sind ab dem Zeitpunkt einbezogen, zu dem die Beherrschung besteht. Gesellschaften, die im Laufe des Geschäftsjahres veräußert wurden, sind ab dem Zeitpunkt nicht mehr einbezogen, zu dem die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender Geschäftstätigkeit oder niedrigem Geschäftsvolumen, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows der TRATON GROUP sowohl einzeln als auch insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die TRATON SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen die TRATON GROUP zwar über die Mehrheit der Anteile am Kapital verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Maßgeblicher Einfluss wird grundsätzlich angenommen, wenn die TRATON SE mittelbar oder unmittelbar einen Stimmrechtsanteil von 20 bis 50 % hält. Zu den assoziierten Unternehmen gehören auch Unternehmen, bei denen die TRATON GROUP die Finanz- und Geschäftspolitik deutlich beeinflussen kann, ohne sie jedoch zu beherrschen. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung ggf. vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Finanzbeteiligungen sind alle übrigen Beteiligungen.

Die Zusammensetzung der TRATON GROUP ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

| | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| TRATON SE und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften | | |
| Deutschland | 23 | 22 |
| Ausland | 259 | 257 |
| Zu Anschaffungskosten einbezogene Tochtergesellschaften | | |
| Deutschland | 7 | 9 |
| Ausland | 23 | 16 |
| Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und sonstige Beteiligungen | | |
| Deutschland | 9 | 8 |
| Ausland | 22 | 21 |

Die Änderungen im Konsolidierungskreis der Tochtergesellschaften hatten auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen Sino-truk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk), und Navistar International Corporation, Lisle, Illinois, USA (Navistar), zum Bilanzstichtag wesentlich.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz der TRATON GROUP im Sinne von § 313 Abs. 2 HGB ist in der Anhangsangabe „54. Anteilsbesitzliste“ aufgeführt.

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden nach den für die TRATON GROUP einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den at Equity bewerteten Unternehmen legen wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei der Erstkonsolidierung werden die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbzeitpunkt angesetzt. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden über-

steigt, entsteht ein Geschäftswert. Dieser wird mindestens einmal jährlich auf seine Werthaltigkeit hin überprüft. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine Wertminderung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr erfolgswirksam berücksichtigt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil, der direkt den Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) zum Erwerbszeitpunkt zuzuordnen ist, mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Geschäftswerte) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht zur gezahlten wirtschaftlichen Gegenleistung hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand der jeweiligen Periode erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt eine Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze der TRATON SE und ihrer Tochtergesellschaften, sodass diese so dargestellt werden, als gehörten sie zu einer einzigen wirtschaftlichen Einheit. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Durch Konsolidierungsvorgänge entstehen latente Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger bzw. -schuldner identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Gesellschaft hat durch die Einbeziehung in den Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 HGB erfüllt und nimmt die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- TB Digital Services GmbH, München

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Abschlüsse von Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums werden nach dem Konzept der funktionalen Währung umgerechnet. Für die Tochterunternehmen richtet sich die funktionale Währung nach deren primärem Wirtschaftsumfeld und entspricht fast immer der jeweiligen Landeswährung. Für einzelne Tochterunternehmen ist die funktionale Währung abweichend zur Landeswährung Euro, US-Dollar und schwedische Krone.

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der TRATON SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Kurses am Bilanzstichtag angesetzt. Die daraus resultierenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Umrechnung der Abschlüsse erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode, nach der die Posten der Bilanz mit Ausnahme des Eigenkapitals zum Kurs am Bilanzstichtag, die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit gewichteten Durchschnittskursen umgerechnet werden. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen mit historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

3. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften

ERSTMALIG ANGEWENDETE VORSCHRIFTEN

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

Mit dem 01. Januar 2020 sind Änderungen an der Definition eines Geschäftsbetriebs in IFRS 3 *Unternehmenszusammenschlüsse* in Kraft getreten. Gemäß der neuen Definition liegt ein Geschäftsbetrieb nur dann vor, wenn eine Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten mindestens eine Ressource und einen substanziellen Prozess umfasst, die zusammen wesentlich zur Möglichkeit der Leistungserstellung beitragen. Zugleich wird der Begriff der Leistungen vorrangig auf Waren und Dienstleistungen für Kunden sowie auf Kapitalerträge begrenzt. Ausschließliche Kostenreduktionen sind nicht mehr umfasst. Darüber hinaus wird ein optio-

nalener Konzentrationstest eingeführt, anhand dessen der Erwerb eines Geschäftsbetriebs ausgeschlossen werden kann.

Weiterhin sind am 1. Juni 2020 Änderungen am IFRS 16 *Leasingverhältnisse* in Kraft getreten. Diese ermöglichen es Leasingnehmern auf die Beurteilung, ob ein Mietzugeständnis im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie in Bezug auf Leasingzahlungen, die ursprünglich bis zum 30. Juni 2021 fällig gewesen wären, eine Leasingmodifikation darstellt, zu verzichten und das Mietzugeständnis stattdessen so abzubilden, als handele es sich nicht um eine Leasingmodifikation. Die temporären Erleichterungen nimmt die TRATON GROUP nicht in Anspruch.

Ferner sind seit dem 1. Januar 2020 Änderungen an IFRS 9 *Finanzinstrumente*, IAS 39 *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung* sowie IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben* (Reform der Referenzzinssätze - Phase 1) verpflichtend anzuwenden. Hier-von betroffen sind Sicherungsbeziehungen, die zu Beginn der Berichtsperiode bestanden oder danach designiert wurden.

Zudem sind mit dem 1. Januar 2020 Änderungen an IAS 1 *Darstellung des Abschlusses* und IAS 8 *Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler* in Kraft getreten, welche die Definition des Begriffs „wesentlich“ klargestellt und vereinheitlicht haben.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP.

NICHT ANGEWENDETE NEUE BZW. GEÄNDERTE IFRS

TRATON hat im Konzernabschluss 2020 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

| Standard/ Interpre- tation | | Veröffent- licht durch das IASB | Anwen- dungs- pflicht ¹ | Über- nahme durch EU | Voraussichtliche Auswirkungen |
|--|---|--|--|----------------------------|---|
| IFRS 9, IFRS 7, IFRS 4, IFRS 16 und IAS 39 | Reform der Referenzzinssätze – Phase 2 | 27.08.2020 | 01.01.2021 | Ja | Keine wesentlichen Auswirkungen; detaillierte Beschreibungen nach der tabellari- schen Übersicht |
| IFRS 4 | <i>Versicherungsverträge:</i> Verlängerung der Über- gangsphase zu IFRS 9 | 25.06.2020 | 01.01.2021 | Ja | Keine Auswirkungen |
| IFRS 3 | Änderungen zur Aktualis- ierung eines Verweises auf das Rahmenkonzept | 14.05.2020 | 01.01.2022 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| IAS 16 | <i>Sachanlagen:</i> Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase | 14.05.2020 | 01.01.2022 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| | <i>Rückstellungen, Eventu- alschulden und Eventual- forderungen: Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung</i> | 14.05.2020 | 01.01.2022 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| IAS 37 | Verbesserung der Inter- national Financial Repor- ting Standards 2020 ³ | 14.05.2020 | 01.01.2022 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| IFRS 17 | <i>Versicherungsverträge</i> | 18.05.2017 ² | 01.01.2023 ² | Nein | Voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen |
| IAS 1 | Klassifizierung von Verbindlichkeiten und Verschiebung des Zeitpunkts | 23.01.2020; Verschie- bung 15.07.2020 | 01.01.2023 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der TRATON GROUP

2 Am 25. Juni 2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 17 veröffentlicht, die zusammen mit dem ursprünglichen Standard am 01. Januar 2023 in Kraft treten sollen.

3 Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1 *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, IFRS 9 und IAS 41 *Landwirtschaft*)

REFORM DER REFERENZZINSSÄTZE – PHASE 2

Durch die Reform der Referenzzinssätze – Phase 2 werden IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 geändert. Die Änderung ist auf Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen; eine vorzeitige Anwendung ist jedoch zulässig. Als Folge der Finanzmarktkrise räumten die Regulierungsbehörden der Reform der Referenzzinssätze (IBOR-Reform) und der damit einhergehenden Erneuerung von Referenzzinssätzen wie dem USD LIBOR und dem GBP LIBOR höchste Priorität ein. Um bestehende Verträge und Vereinbarungen, die sich auf einen relevanten Referenzzinssatz beziehen, auf alternative Referenzzinssätze umzustellen und dabei eine ökonomische Gleichwertigkeit sicherzustellen, sind Anpassungen notwendig.

TRATON hat ein Projekt zur Durchführung der IBOR-Reform eingerichtet. Durch das Projekt werden die erforderlichen Änderungen an Systemen, Prozessen, Risiko- und Bewertungsmodellen koordiniert sowie die Auswirkungen auf die Rechnungslegung überwacht. Gleichzeitig verfolgt und beteiligt sich TRATON kontinuierlich an Diskussionen mit externen Interessensgruppen, um sich weiter auf einen reibungslosen Übergang der Referenzzinssätze vorzubereiten.

Durch die IBOR-Reform wird TRATON keinen neuen finanziellen Risiken ausgesetzt. Die Auswirkungen der IBOR-Reform auf den Konzernabschluss werden voraussichtlich nicht wesentlich sein.

4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung in der TRATON GROUP erfolgt mit Ausnahme bestimmter Posten, z.B. erfolgswirksam zum Fair Value bewerteter Finanzinstrumente oder Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

Vor dem Hintergrund des zum 31. Dezember 2019 geendeten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der TRATON SE und der Volkswagen AG (für weitere Informationen wird auf die Anhangsangabe „28. Eigenkapital – Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge“ verwiesen) wurde der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2019 nach Ergebnisverwendung durch die Volkswagen

AG aufgestellt. Abführungen bzw. Übernahmen von Gewinnen und Verlusten von und an die Volkswagen AG wurden direkt im Eigenkapital als Transaktionen mit Anteilseignern gezeigt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die immateriellen Vermögenswerte der TRATON GROUP umfassen den Goodwill, Marken, Kundenbeziehungen, Software und aktivierte Entwicklungskosten.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte der TRATON GROUP wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Falls mindestens eine der Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht erfüllt ist, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung erfolgswirksam erfasst. Kosten für die Forschung werden sofort erfolgswirksam erfasst. Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle bzw. Technologien.

Immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge eines Unternehmenserwerbs übernommen wurden, werden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Die Abschreibungsdauer beträgt für Software und Lizenzen überwiegend drei bis fünf Jahre. Aktivierte Entwicklungskosten werden über drei bis zehn Jahre abgeschrieben. Kundenbeziehungen werden über zwanzig Jahre abgeschrieben.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres werden den entsprechenden Funktionsbereichen in der Gewinn- und Verlustrechnung zugeordnet. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäftswerten, bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Geschäftswerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer zieht die TRATON GROUP grundsätzlich den höheren Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten des betreffenden Vermögenswerts oder der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit heran. Der Nutzungswert entspricht dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows aus dem jeweiligen Vermögenswert. Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugt (zahlungsmittelgenerierende Einheit), bestimmt, welcher der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann. Die Geschäftswerte werden für Zwecke des Wertminderungstests jeweils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, auf die sie sich beziehen. Ist der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts niedriger als der Buchwert, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Wertminderung des Vermögenswerts. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf den „Prognosebericht“, der Teil des Zusammengefassten Lageberichts ist, sowie die Erläuterungen zu Schätzungen und Ermessensspielräumen des Managements (siehe Anhangsangabe „5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements“). Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für die Geschäftswerte, für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze

(WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Risiken angepasst werden:

| WACC | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|-------|-------|
| Volkswagen Caminhões & Ônibus | 13,6% | 12,4% |
| MAN Truck & Bus | 8,5% | 8,2% |
| Scania Vehicles & Services | 8,5% | 8,2% |

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Fremdkapitalkosten berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren wird fortlaufend überprüft und ggf. angepasst.

SACHANLAGEN

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen in Form von Wertminderungen bewertet. Der Ansatz der Anschaffungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Sachanlagen umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten und anteilige Produktionsgemeinkosten.

Das Sachanlagevermögen wird linear zeitanteilig über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Sofern Sachanlagen aus wesentlichen identifizierbaren Komponenten mit jeweils unterschiedlichen Nutzungsdauern bestehen, werden diese Komponenten separat bilanziert und abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

Den Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde: Gebäude (zehn bis 100 Jahre), Grundstückseinrichtungen (fünf bis 33 Jahre), Technische Anlagen und Maschinen (drei bis 12 Jahre), Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (drei bis 15 Jahre).

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist. Für Vorräte werden Fremdkapitalzinsen nicht aktiviert.

LEASINGVERHÄLTNISSE

IFRS 16 definiert ein Leasingverhältnis als einen Vertrag – oder den Teil eines Vertrags – mit dem ein Leasinggeber einem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen ein Entgelt gewährt.

TRATON als Leasingnehmer

Tritt die TRATON GROUP als Leasingnehmer auf, erfasst sie in ihrer Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die die TRATON GROUP in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Die temporären Erleichterungen für Leasingnehmer zur Abbildung von Mietzugesständen, die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie durch den IASB gewährt werden, nimmt die TRATON GROUP nicht in Anspruch.

Nutzungsrechte

Das Nutzungsrecht wird grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich aller, bei, oder vor der Bereitstellung geleisteter Leasingzahlungen, abzüglich aller etwaigen erhaltenen Leasinganreize, unter Berücksichtigung anfänglicher direkter Kosten sowie Kosten, die dem Leasingnehmer bei Demontage und Beseitigung, Wiederherstellung oder Rückversetzung entstehen, bewertet.

Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses, oder, sofern die Nutzungsdauer kürzer ist, über diesen Zeitraum, abgeschrieben.

Wenn das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die TRATON GROUP übergeht, wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende der Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts abgeschrieben.

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrunde liegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im Eigentum der TRATON GROUP stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den Langfristigen Vermögenswerten im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und im Rahmen des nach den Regelungen des IAS 36 *Wertminderung von Vermögenswerten* durchgeführten *Wertminderungstests* für Sachanlagen berücksichtigt.

Leasingverbindlichkeiten

Die Leasingverbindlichkeit wird mit den, dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz abgezinsten, ausstehenden Leasingzahlungen bemessen. Sofern sich der dem Leasingverhältnis zugrunde liegende Zinssatz nicht ohne Weiteres ermitteln lässt, wird der Grenzfremdkapitalzinssatz des Leasingnehmers zur Abzinsung herangezogen. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben. Der Ausweis der Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis und innerhalb der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Bestimmung der Leasinglaufzeiten werden alle maßgeblichen Fakten und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung bzw. Nichtausübung der Option geben, berücksichtigt. Optionale Zeiträume werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit berücksichtigt, sofern die Ausübung bzw. Nichtausübung der Option hinreichend sicher ist.

TRATON als Leasinggeber

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasingverhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit den am Eigentum des Leasinggegenstands verbundenen Chancen und Risiken.

Klassifizierung und Bilanzierung von Leasingverhältnissen

Bei einem Operating-Leasingverhältnis liegen die wesentlichen Chancen und Risiken bei der TRATON GROUP. Der Leasinggegenstand wird zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten innerhalb der Vermieteten Vermögenswerte der TRATON GROUP bilanziert; die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden linear oder auf einer anderen systematischen Basis als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Änderungen eines Operating-Leasingverhältnisses werden als neues Leasingverhältnis bilanziert.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus den Vermieteten Vermögenswerten der TRATON GROUP ausgebucht und in den Umsatzkosten erfasst. Darüber hinaus wird eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert, was zur Umsatzlegung in gleicher Höhe führt. In der Folge mindern die in der Berichtsperiode erhaltenen Leasingzahlungen den Kapitalbetrag sowie den nicht realisierten Finanzertrag. Der Nettoinvestitionswert entspricht den dem Leasinggeber zustehenden Leasingzahlungen und jedem, dem Leasinggeber zufallenden, nicht garantierten Restwert, abgezinst mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz. Unter Leasingzahlungen fallen feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu zahlender Leasinganreize, bestimmte variable Leasingzahlungen, etwaige Restwertgarantien, die der Leasinggeber erhält, der Ausübungspreis einer Kaufoption, sofern davon ausgegangen werden kann, dass diese ausgeübt wird sowie Strafzahlungen für eine Kündigung des Leasingverhältnisses. Änderungen an Finanzierungsleasingverhältnissen werden, sofern sie nicht als gesondertes Leasingverhältnis zu bilanzieren sind oder zu einer abweichenden Klassifizierung führen, gemäß den Modifikationsregelungen des IFRS 9 abgebildet (siehe dazu die Ausführungen in Abschnitt „Finanzinstrumente“).

Ausfallrisiken aus Leasingforderungen werden im Rahmen von IFRS 9 berücksichtigt.

Vermietete Vermögenswerte

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden neben vermieteten Fahrzeugen auch Fahrzeuge ausgewiesen, die mit einer Rückkaufverpflichtung versehen sind (im Folgenden auch „Vermietete Erzeugnisse“), soweit die TRATON GROUP die mit den vermieteten Erzeugnissen verbundene Verfügungsmacht sowie die zugehörigen Chancen und Risiken zurückbehält. Fahrzeuge mit Rückkaufverpflichtung werden im Falle von Operating-Leasingverhältnissen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Änderungen des kalkulierten Restwerts werden durch Anpassung der zukünftigen Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen erfasst.

Außerdem werden in den Vermieteten Vermögenswerten Grundstücke und Gebäude, die der Erzielung von Mieterträgen dienen (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien), ausgewiesen. Diese werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen bilanziert. Sofern es sich nicht um Grundstücke handelt, werden sie linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Der Fair Value dieser Immobilien wird im Anhang angegeben. Grundlage für die Ermittlung des Fair Values sind interne Berechnungen oder durch Dritte (Sachverständige) erstellte Gutachten (auf Basis anerkannter Bewertungsmethoden). Diese können unter Anpassung der sich verändernden Variablen in Folgejahren wiederverwendet werden. Der Ertragswert wird auf Basis des Mietertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten sowie eines gewerbeimmobilienspezifischen Multiplikators ermittelt.

NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE BETEILIGUNGEN

Zu den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen zählen assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Die erstmalige Bewertung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen erfolgt zu Anschaffungskosten. Für die Folgebewertung wird der Anteil der TRATON GROUP an den nach dem Erwerb erwirtschafteten Gewinnen und Verlusten ergebniswirksam erfasst. Die übrigen Veränderungen im Eigenkapital von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen wie Währungsanpassungen werden erfolgsneutral bilanziert.

Effekte aus der Zunahme des anteiligen Eigenkapitals (bspw. Kapitalerhöhungen) bei diesen Unternehmen, an denen TRATON nicht oder unterproportional teilnimmt, werden erfolgswirksam im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst.

Zwischenergebnisse aus Geschäften von Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig im Ergebnis der Konzernunternehmen zurückgenommen. Sofern es Anhaltspunkte für eine Wertminderung einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung gibt, wird für sie ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und ggf. eine Wertminderung ergebniswirksam erfasst. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der Wertminderung ergeben hätte.

Geschäftswerte, die aus dem Erwerb eines assoziierten Unternehmens oder eines Gemeinschaftsunternehmens entstehen, sind in den Beteiligungsbuchwerten der assoziierten Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

VORRÄTE

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten sowie anteilige fixe und variable Produktionsgemeinkosten. Die zugerechneten Gemeinkosten sind auf Basis der üblichen Kapazitätsauslastung ermittelt. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten sind nicht in den Herstellungskosten enthalten. Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der gewichteten Durchschnittsmethode oder dem FIFO-Verfahren bewertet.

FINANZINSTRUMENTE

Originäre Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente beinhalten hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Wertpapiere und Geldanlagen, Flüssige Mittel bestehend aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen. Die Flüssigen Mittel enthalten die Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzinvestitionen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, d. h. zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterstützt Cash-Pool-Strukturen auf Markenebene, wo immer dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und machbar ist. Die Marken der TRATON GROUP verwalten ihre operative Liquidität eigenständig. Überschüssige Liquidität der Marken wird auf der Ebene der TRATON SE verwaltet. Die TRATON GROUP legt einen Großteil der überschüssigen liquiden Mittel zu marktgerechten Konditionen bei der Volkswagen AG an. Kurzfristig abrufbare Einlagen werden unter den Flüssigen Mitteln ausgewiesen. Einlagen mit Anlagecharakter werden hingegen als Wertpapiere und Geldanlagen (kurzfristig) oder als Sonstige finanzielle Vermögenswerte (langfristig) erfasst. Entsprechend werden Darlehensaufnahmen bei der Volkswagen AG als Finanzverbindlichkeiten erfasst. Einlagen bei global aufgestellten Banken sind ebenfalls gängige Praxis.

Darüber hinaus nutzen einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP Reverse Factoring. Der bilanzseitige Ausweis erfolgt weiterhin unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da sich die Vertragskonditionen der Verbindlichkeiten nicht wesentlich ändern. Korrespondierend damit wird der Zahlungsmittelabfluss im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Bewertung beim erstmaligen Ansatz von Finanzinstrumenten

Originäre finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu Anschaffungskosten angesetzt. Diese entsprechen grundsätzlich dem zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden Fair Value zu-/abzüglich Transaktionskosten. Davon ausgenommen sind Finanzinstrumente, die erfolgs-

wirksam zum Fair Value angesetzt werden. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die keine signifikante Finanzierungskomponente beinhalten, werden beim erstmaligen Ansatz mit ihrem Transaktionspreis bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Brutto-Buchwert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt von der TRATON GROUP rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, diese auch vorzunehmen.

Klassifizierung und Folgebewertung von Finanzinstrumenten

Finanzinstrumente werden nach dem wirtschaftlichen Gehalt der vertraglichen Vereinbarung und den Definitionen des IAS 32 *Finanzinstrumente: Ausweis* als finanzieller Vermögenswert, Eigenkapitalinstrument oder finanzielle Verbindlichkeit klassifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden erfolgsneutral zum Fair Value bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, das sowohl die Vereinnahmung vertraglich vereinbarter Cashflows als auch den Verkauf finanzieller Vermögenswerte vorsieht, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Die TRATON GROUP hat das Wahlrecht des IFRS 9 ausgeübt, Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, erfolgsneutral zum Fair Value (ohne Recycling) zu erfassen, da eine erfolgswirksame Erfassung der Gewinne und Verluste zum Fair Value bei diesen Instrumenten für die TRATON GROUP keine Aussage über die Leistung des Unternehmens liefert. Standardmäßig werden alle anderen finanziellen Vermögenswerte als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden in die folgenden Kategorien eingeordnet:

- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; nur zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Innerhalb der TRATON GROUP wird diese Anforderung nur durch derivative Finanzinstrumente erfüllt, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; standardmäßig werden alle anderen finanziellen Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Grundsätzlich wendet die TRATON GROUP die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte bzw. finanzielle Verbindlichkeiten nicht an.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen,
- zu- oder abzüglich der kumulierten Amortisation einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, die mittels der Effektivzinsmethode verteilt wird,
- und der bei finanziellen Vermögenswerten um etwaige Risikovorsorgen bereinigt wird.

Wenn vertragliche Zahlungsströme eines finanziellen Vermögenswerts neu verhandelt oder geändert werden (z.B. Veränderungen des Zeitpunkts und/oder der

Höhe der Zahlungsströme) und diese Änderung zu einer signifikanten Modifikation führt, wird der finanzielle Vermögenswert ausgebucht und ein neuer Vermögenswert wird entsprechend der angepassten Cashflows und des angepassten effektiven Zinssatzes eingebucht. Wenn Änderungen der vertraglichen Zahlungsströme nicht zu einer signifikanten Modifikation führen, wird der finanzielle Vermögenswert nicht ausgebucht. Stattdessen wird der Bruttobuchwert unter Verwendung des ursprünglichen Effektivzinssatzes neu berechnet und ein Modifikationsgewinn oder -verlust wird erfolgswirksam erfasst. Die Überwachung inwiefern sich das Ausfallrisiko durch die Vornahme der Modifikation verändert, obliegt dabei der jeweiligen Einzelgesellschaft und spiegelt sich in den Ausfallrisiko-Rating-Klassen wider. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 umfasst Finanzinstrumente, die keinem Ausfallrisiko unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 umfasst Finanzinstrumente, die einem intensiven Kreditmanagement unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 umfasst wertgeminderte Finanzinstrumente.

Wertminderung von finanziellen und vertraglichen Vermögenswerten

Die TRATON GROUP setzt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, Leasingforderungen und vertragliche Vermögenswerte immer den über die Laufzeit erwarteten Kreditverlust (expected credit loss, ECL) an (im Folgenden auch „Vereinfachter Ansatz“). Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte wird der über die Laufzeit erwartete Kreditverlust mittels einer Wertberichtigungstabelle geschätzt, sofern keine objektiven Hinweise auf eine individuelle Wertminderung vorliegen. Die Wertberichtigungstabelle basiert auf den historischen Erfahrungen des Konzerns über Zahlungsausfälle, bereinigt um schulderspezifische Faktoren, allgemeine wirtschaftliche Faktoren und einer Einschätzung sowohl aktueller als auch der erwarteten Entwicklungen der Einflussfaktoren zum Stichtag, darunter auch dem Zeitwert des Geldes. Die Wertberichtigungsquoten hängen von der Anzahl der Tage ab, die eine Forderung überfällig ist:

- nicht wertgemindert und nicht überfällig: 1,0 % der Forderung,
- bis zu 30 Tage überfällig: 1,5 % der Forderung,
- 31 bis 90 Tage überfällig: 2,5 % der Forderung,
- mehr als 91 Tage überfällig: 4,0 % der Forderung.

Zur Berücksichtigung eines erwarteten Anstiegs der Zahlungsausfälle im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie wurden die Wertberichtigungsquoten, mittels derer die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geschätzt werden, zum 31. Dezember 2020 um 20 % erhöht. Im Vorjahr wurde keine Erhöhung vorgenommen.

Für andere Finanzinstrumente setzt die TRATON GROUP den ECL über die Laufzeit an, wenn es seit der erstmaligen Erfassung eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos gab (im Folgenden auch „Allgemeiner Ansatz“). Wenn das Ausfallrisiko des Finanzinstruments hingegen seit der erstmaligen Erfassung nicht signifikant zugenommen hat, wird eine Wertberichtigung für dieses Finanzinstrument zu einem Wert vorgenommen, der dem zwölfmonatigen ECL entspricht. Sofern die internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme nicht früher auf einen signifikanten Anstieg des Ausfallrisikos hindeuten, besteht die widerlegbare Vermutung innerhalb der TRATON GROUP, dass ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Finanzinstrumente werden einer der drei Kreditausfallstufen zugeordnet:

- Stufe 1: Finanzinstrumente bei erstmaliger Erfassung und ohne signifikante Veränderung des Ausfallrisikos
- Stufe 2: Signifikante Veränderung des Ausfallrisikos seit Zugang des Instruments, basierend auf der erwarteten Laufzeit des zugrunde liegenden Vertrags
- Stufe 3: Finanzinstrumente mit beeinträchtigter Bonität

Die Zuordnung zu einer Stufe wird in jedem Berichtszeitraum neu überprüft. Ein finanzieller Vermögenswert ist in seiner Bonität beeinträchtigt, wenn ein oder mehrere Ereignisse eingetreten sind, die sich nachteilig auf die zukünftig erwarteten Cashflows auswirken. Diese Ereignisse umfassen Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen. Die Höhe der erwarteten Kreditverluste beruht auf der Ausfallwahrscheinlichkeit, der Ausfallverlustquote und der Kredithöhe zum Zeitpunkt des Ausfalls. Wenn es basierend auf den internen Risiko- und Kontrollsystemen keinen Grund für die Annahme gibt, dass es bereits früher zu einem Ausfall kommt, besteht innerhalb der TRATON GROUP die

widerlegbare Vermutung, dass ein Ausfall vorliegt, wenn die Zahlungen mehr als 90 Tage überfällig sind. Eine Ausbuchung wird immer dann vorgenommen, wenn keine begründeten Erwartungen mehr bestehen, dass der finanzielle Vermögenswert einbringlich ist.

Für finanzielle Vermögenswerte wird der erwartete Kreditverlust als die Differenz zwischen sämtlichen vertraglich vereinbarten Cashflows, die gemäß Vertragsbedingungen an die TRATON GROUP zu zahlen sind, und sämtlichen Cashflows, die der Konzern erwartet zu erhalten, ermittelt. Diese Differenz wird mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontiert. Bei Leasingforderungen stimmen die zur Bestimmung des erwarteten Kreditverlusts eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätze mit den bei der Messung der Leasingforderung eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätzen gemäß IFRS 16 überein.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Die TRATON GROUP ist im Rahmen ihres operativen Geschäfts verschiedenen Finanzrisiken ausgesetzt. Zur Absicherung von Wechselkursrisiken, Zinsänderungsrisiken und Rohstoffpreisisiken verwendet die TRATON GROUP entsprechende derivative Finanzinstrumente wie Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag zum Fair Value bilanziert. Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgt grundsätzlich am Handelstag.

Die Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus der Fair-Value-Bewertung ist abhängig von der Designation des derivativen Finanzinstruments. Derivate, die nicht den Kriterien des IFRS 9 für Hedge Accounting genügen, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet (im Weiteren auch als „Derivate außerhalb von Sicherungsbeziehungen“ bezeichnet). Diese Gewinne und Verluste aus der Bewertung und Realisierung werden in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Risiko im sonstigen betrieblichen Ertrag/Aufwand oder im Finanzergebnis erfasst.

Voraussetzung für die Anwendung von Hedge Accounting ist, dass die Sicherungsbeziehung zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument klar dokumentiert ist und dass zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, der nicht durch den Einfluss des Kreditrisikos dominiert wird. Die Sicherungsinstrumente werden vom

gleichen Risiko beeinflusst wie die Grundgeschäfte, nämlich dem Wechselkursrisiko. In jeder Sicherungsbeziehung, für die Hedge Accounting angewendet wird, entspricht der designierte Betrag des gesicherten Grundgeschäfts dem Volumen des Sicherungsinstruments. Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente zum Fair Value. Gewinne oder Verluste aus der Neubewertung des effektiven, designierten Teils des Derivats werden in der Rücklage für Cashflow Hedges ergebnisneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Bei Nicht-Designierung des Terminelements und des Währungsbasis-Spreads erfolgt die Erfassung der daraus resultierenden Gewinne und Verluste in der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme. Die im Sonstigen Ergebnis erfassten Beträge werden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert, sobald die abgesicherten zukünftigen Zahlungsmittelflüsse ergebniswirksam werden. Sowohl die Umgliederung der Rücklage für Cashflows Hedges wie auch der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme werden in dem Posten, dem das Grundgeschäft zugeordnet ist, erfasst. Resultiert aus einem Cashflow Hedge der spätere Ansatz eines nicht finanziellen Vermögenswerts, werden die Rücklage für Cashflows Hedges wie auch die Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme in die erstmaligen Anschaffungskosten des nicht finanziellen Vermögenswerts einbezogen; dies stellt keinen Umgliederungsbetrag dar. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedges wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Gelegentlich werden Sicherungsbeziehungen prolongiert. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass im Rahmen der Absicherung von hochwahrscheinlichen, erwarteten Zahlungsströmen der genaue Zeitpunkt der Realisation der Zahlungsströme nicht vorhersehbar ist. Eine Prolongation wird nur vorgenommen, sofern das Eintreten der zukünftigen Zahlungsströme weiterhin hochwahrscheinlich ist. In solchen Fällen wird die Sicherungsbeziehung nicht beendet; Wertänderungen des Derivats werden weiterhin im Sonstigen Ergebnis erfasst und bei Realisation des Grundgeschäfts in den Gewinn oder Verlust umgebucht.

Der Konzern wendet derzeit kein Fair Value Hedge Accounting an.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Pensionsverpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) gemäß IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* ermittelt. Dabei werden

die zukünftigen Verpflichtungen („defined benefit obligation“) auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet und auf ihren Barwert abgezinst. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten berücksichtigt.

Die Pensionsrückstellungen sind um den Fair Value des zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen bestehenden Planvermögens vermindert. Soweit das Planvermögen die Verpflichtung übersteigt, wird dieser Überhang nur insoweit als Vermögenswert angesetzt, als hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge resultiert.

Der Dienstzeitaufwand, der die im Geschäftsjahr gemäß Leistungsplan hinzuerworbenen Ansprüche der aktiven Arbeitnehmer repräsentiert, wird innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen. Die Nettozinserträge bzw. -aufwendungen ergeben sich durch Multiplikation des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld mit dem Abzinsungssatz und werden im Zinsaufwand berücksichtigt.

Neubewertungen des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus Abweichungen zwischen den getroffenen versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen oder Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, sowie Erträge aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Die Neubewertungen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Allgemein

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Sofern der Zinseffekt wesentlich ist, wird die Rückstellung mit dem Barwert angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen zum Bilanzstichtag.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung beinhaltet Performance Shares. Die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen werden gemäß IFRS 2 *Anteilsbasierte Vergütung* als „Cash-settled Plan“ bilanziert. Für diese in bar zu erfüllenden Vergütungspläne erfolgt die Bewertung während der Laufzeit zum Fair Value, der über ein anerkanntes Optionspreismodell ermittelt wird. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

EVENTUALVERBINDLICHKEITEN UND VERPFLICHTUNGEN

Sofern die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, der Abfluss finanzieller Ressourcen aber nicht unwahrscheinlich ist oder der Betrag nicht verlässlich ermittelt werden kann, wird über diese Verpflichtungen im Konzernanhang berichtet (siehe Anhangsangabe „40. [Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse](#)“). Eine Passivierung dieser Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, d. h. der Abfluss finanzieller Ressourcen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

UMSATZERLÖSE

Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Umsatzerlöse werden erfasst, sobald eine Leistungsverpflichtung aus einem Kundenvertrag erfüllt ist. Skonti, Kundenboni und Rabatte vermindern den Transaktionspreis. Enthält ein Vertrag mehrere Leistungsverpflichtungen, wird der Transaktionspreis auf die jeweiligen Leistungsverpflichtungen verteilt. Variable Gegenleistungen werden nur insoweit in den Transaktionspreis einbezogen als eine spätere Stornierung der Umsatzerlöse mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

Umsatzerlöse aus Produkten werden zum Zeitpunkt des Übergangs der Verfügungsmacht an den Kunden erfasst. Dies entspricht in der Regel dem Datum der Fahrzeugauslieferung.

Umsatzerlöse aus Dienstleistungsverträgen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei langfristigen Dienstleistungsverträgen werden die Umsatzerlöse linear über die Vertragslaufzeit erfasst oder, sofern die Leistungserbringung nicht linear erfolgt, entsprechend dem Leistungsfortschritt unter Anwendung der Cost-to-Cost-Methode.

Gewährleistungen, die zusichern, dass das verkaufte Produkt mit den vereinbarten Spezifikationen übereinstimmt, werden als Rückstellung bilanziert. Verlängerte Garantien, die Kunden separat kaufen können, werden als abgrenzbare Leistungsverpflichtung bilanziert. Der Umsatz aus verlängerten Garantien wird über die Vertragslaufzeit realisiert.

TRATON nutzt die praktische Erleichterung, eine wesentliche Finanzierungskomponente bei Verträgen nur zu bilanzieren, bei welchen TRATON einen Zeitraum von mehr als einem Jahr zwischen dem Übergang des Produkts oder der Dienstleistung an den Kunden und der Kundenzahlung erwartet.

Umsatzerlöse aus Leasinggeschäften, Rückkaufvereinbarungen und Kundenfinanzierungen

Erträge aus der Kundenfinanzierung werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode über die Vertragslaufzeit realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder niedrigverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert.

Bei Operating-Leasing- und kurzfristigen Mietverhältnissen für Fahrzeuge erfolgt die Umsatzrealisation linear über den Zeitraum des Leasingverhältnisses bzw. der Vermietung. Leasing und Vermietung betreffen hauptsächlich neue Lkw und Busse. Weitere Informationen in Bezug auf Operating-Leasing- und Finanzierungsleasingverhältnisse finden sich in Abschnitt „Leasingverhältnisse“.

Erlöse aus Verkäufen, bei denen ein Konzernunternehmen eine Rückkaufverpflichtung zu einem vorab festgelegten Wert eingeht, werden nicht sofort in voller Höhe als Umsatz erfasst, wenn die Verfügungsmacht nicht auf den Kunden übergeht. Der Unterschiedsbetrag zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufpreises wird periodengerecht über den Zeitraum bis zur Rückgabe als Umsatz verteilt.

BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE

Betriebliche Aufwendungen werden erfasst, wenn die zugrunde liegenden Produkte oder Dienstleistungen in Anspruch genommen werden. Kosten für Werbung und andere Vertriebskosten werden erfasst, wenn sie anfallen.

In den Kosten der Umsatzerlöse werden die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten von Handelswaren erfasst. Zu den Herstellungskosten gehören neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch fertigungsbedingte Gemeinkosten einschließlich der Abschreibungen auf die Produktionsanlagen. Diese Position umfasst auch die Kosten für Zuführungen zu Gewährleistungsrückstellungen für gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen, die jeweils zum Verkaufszeitpunkt der Produkte gebildet werden. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zins- und Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für entstandene Aufwendungen werden erfolgswirksam im Sonstigen betrieblichen Ertrag der Periode bzw. in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen angefallen sind. Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert des die Zuwendung betreffenden Vermögenswerts abgesetzt und führen daher zu einer geringeren Abschreibung über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts im Vergleich zu derjenigen ohne die Zuwendung. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt.

ERTRAGSTEUERN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Steuern. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen werden Sonstige Rückstellungen passiviert.

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. –entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und sich die Laufzeiten entsprechen, verrechnet.

ZUR VERÄUSSERUNG BESTIMMTE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Zu den zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten und aufgegebenen Geschäftsbereichen zählen einzelne langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sowie direkt mit ihnen in Verbindung stehende Schulden (Veräußerungsgruppe), wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch betriebliche Nutzung realisiert werden sollen.

Langfristige Vermögenswerte, die einzeln oder zusammen in einer Veräußerungsgruppe als „zur Veräußerung bestimmt“ klassifiziert sind, werden in der Bilanz als separate Posten ausgewiesen. Im Anwendungsbereich von IFRS 5 *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche* erfolgt die Bewertung zum niedrigeren Betrag aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten; eine planmäßige Abschreibung wird nicht mehr vorge-

nommen. Im Falle einer späteren Erhöhung des Fair Values abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Bei einem aufgegebenen Geschäftsbereich handelt es sich um einen Unternehmensteil, der ein wesentliches Geschäftsfeld der TRATON GROUP darstellt und zur Veräußerung bestimmt ist oder veräußert wurde. Die Vermögenswerte und Schulden von einem aufgegebenen Geschäftsbereich werden bis zum Abschluss des Verkaufs in der Bilanz als „zur Veräußerung bestimmt“ ausgewiesen und mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Das Ergebnis aus dieser Bewertung, die Gewinne und Verluste aus der Veräußerung sowie das Ergebnis aus der laufenden Geschäftstätigkeit des aufgegebenen Geschäftsbereichs werden in der Gewinn- und Verlustrechnung der TRATON GROUP gesondert als „Ergebnis aufgegebenen Geschäftsbereiche“ ausgewiesen. Vorjahreswerte werden in der Gewinn- und Verlustrechnung der TRATON GROUP entsprechend angepasst. Aufgegebene Geschäftsbereiche werden in der Kapitalflussrechnung separat ausgewiesen. Auch in diesen Fällen werden Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

Die Eliminierung von Zwischengewinnen zwischen TRATON und aufgegebenen Geschäftsbereichen basiert auf der entsprechenden Vereinbarung nach der Veräußerung. Wenn TRATON von einer Fortführung der Vereinbarung nach der Veräußerung ausgeht, erfolgt die Eliminierung gegenüber dem aufgegebenen Geschäftsbereich. Wenn TRATON die Vereinbarung nach der Veräußerung hingegen nicht fortführen wird, erfolgt die Eliminierung gegenüber dem fortgeführten Geschäftsbereich.

Der Konzernanhang bezieht sich mit Ausnahme der Anhangsangabe **„7. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“** im Allgemeinen auf fortgeführte Geschäftsbereiche, sofern dies nicht explizit angegeben wird oder es gemäß IFRS erforderlich ist.

VORJAHRESINFORMATIONEN

Einzelne Vorjahresdaten sind aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit an die aktuelle Darstellung angepasst worden. Sofern wesentlich, finden sich Details dazu in den jeweiligen Sektionen.

5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRS erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken. Zusätzlich wurden aufgrund der COVID-19-Pandemie und der mit ihr verbundenen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und auch auf die Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP Schätzungen und Beurteilungen für die Erstellung des Konzernabschlusses erforderlich. Die Annahmen und Ermessensentscheidungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte – insbesondere Geschäftswerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten – als auch nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen, erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Marktentwicklung, der daraus abgeleiteten zukünftigen Cashflows und des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Cashflows werden aus der detaillierten Verkaufs- und Umsatzplanung für Nutzfahrzeuge, der Planung der Profitabilität (Bruttomarge) der Produkte und der Entwicklungen im After-Sales- Geschäft abgeleitet. Die Planungen basieren auf vergangenen Erfahrungen und externen Informationsquellen. Der Planungszeitraum bezieht sich im Allgemeinen auf fünf Jahre. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von 1% p.a. (1% p.a.). Bei abnutzbaren Vermögenswerten kann auch die Nutzungsdauer des Vermögenswerts zugrunde gelegt werden.

Im Rahmen der Planung lässt das Management seine mittelfristigen Erwartungen aufgrund von Schätzungen zur Entwicklung des Marktvolumens, der Marktanteile sowie der Kosten- und Preisentwicklung einfließen. Die TRATON GROUP geht bei der COVID-19-Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis aus, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird. Dies spiegelt sich in der erwarteten kontinuierlichen Verbesserung der operativen Rendite sowie den zugrunde gelegten Wachstumsraten der Kernmärkte über alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen ein Geschäftswert zugeordnet ist, hinweg wider. Diese Planung reflektiert dabei auch im Jahr 2021 noch Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, beinhaltet für die Folgejahre des Planungszeitraums jedoch eine Erholung.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungen und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und ggf. einer außerplanmäßigen Abschreibung. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Die Prognose von Restwerten erfordert Annahmen des Managements bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung von Fahrzeugpreisen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder veröffentlichte Informationen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, z.B. historischer Erfahrungswerte und aktueller Verkaufsdaten. Für zusätzliche Informationen siehe Anhangsangabe „18. Vermietete Vermögenswerte“.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualgewinnmethode.

Die TRATON GROUP ist Risiken aufgrund vertraglich vereinbarter Zahlungen ausgesetzt. In sämtlichen wesentlichen Belangen verfügt die Gruppe als Sicherheit über das Recht, die den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge wieder in Besitz zu nehmen. Falls der Marktwert der Sicherheit nicht das Risiko gegenüber dem Kunden vollständig abdeckt und der Kunde seine vertraglich vereinbarten Zahlungen nicht erfüllen kann, besteht für die Gruppe ein Verlustrisiko. Dementsprechend verlangt die Bestimmung der Werthaltigkeit finanzieller Vermögenswerte Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich, werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Zur Berücksichtigung eines erwarteten Anstiegs der Zahlungsausfälle im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie wurden die Wertberichtigungsquoten, mittels derer die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (expected credit loss, ECL) auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geschätzt werden, zum 31. Dezember 2020 um 20% erhöht.

Im Laufe des Geschäftsjahres wurden im Financial Services Segment Forderungen aus Finanzdienstleistungen dahingehend geändert, dass Kunden Moratorien und Stundungen mit einer entsprechenden Verlängerung der Vertragslaufzeit, die keinen Einfluss auf den Barwert der Zahlungsströme hatten, gewährt wurden. Der Grund für die vereinbarten Änderungen sind vorübergehende Liquiditätseingänge bei Kunden aufgrund der COVID-19-Pandemie. Das Kreditrisiko wird dabei kontinuierlich analysiert. Unter Berücksichtigung von makroökonomischen Faktoren wurde hierzu ein Risikoaufschlag vorgenommen. Dieser führte zu einer erhöhten Wertberichtigung in Höhe von 36 Mio €, wovon der wesentliche Teil der Wertberichtigung auf die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres entfiel.

In der TRATON GROUP werden etwa 14 % (15 %) der Fahrzeuge mit einer Rückkaufverpflichtung verkauft. Diese Geschäfte werden als Operating Lease bilanziert. Auch Verkäufe, bei denen der Rückkauf nicht von vornherein fest vereinbart ist, sondern allein der Kunde über den Rückkauf zum zuvor vereinbarten Preis entscheidet, werden als Operating Lease bilanziert. Aufgrund der Vertragsgestaltung und unserer Erfahrung mit derartigen Verkäufen gehen wir davon aus, dass der Kunde stets von seinem Andienungsrecht Gebrauch macht.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundlaufzeit des Leasingverhältnisses. Viele Leasingvereinbarungen weisen Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen auf. Bei der Ermittlung der Laufzeit des Leasingverhältnisses sind derartige Optionen lediglich dann mit einzu beziehen, wenn die Ausübung hinreichend sicher scheint. Auch hat die Festlegung der Diskontierungssätze einen Einfluss auf die Höhe der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte. Bei dieser Beurteilung und der Festlegung werden alle Faktoren und Umstände berücksichtigt, z.B. die historischen Laufzeiten von Leasingverhältnissen und das Anfallen inkrementeller Kosten.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungszinssatzes. Soweit möglich, wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde liegenden Annahmen sind der Anhangsangabe „32. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ zu entnehmen. Neubewertungen werden direkt im Eigenkapital erfasst und haben daher keinen Einfluss

auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe sonstiger Rückstellungen führt stets zu einer erfolgswirksamen Erfassung. Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Der Ansatz von Erwartungswerten bedingt eine regelmäßige Zuführung weiterer Beträge bzw. eine Auflösung ungenutzter Rückstellungen. Die Auflösung und der Aufwand aus der Neubildung von Rückstellungen werden direkt den Funktionsbereichen zugeordnet. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung der geschätzten zukünftigen Kosten und der Kulanzregelungen ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Die Bewertung von Restrukturierungsrückstellungen ist mit Schätzungen und Annahmen in Bezug auf die Höhe der Abfindungszahlungen, Auswirkungen belastender Verträge, den Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen und demzufolge die zeitliche Verteilung der erwarteten Auszahlungen behaftet. Die Annahmen für die Bewertung werden mit Fortschritt des Restrukturierungsprogramms regelmäßig überprüft. Rechtsstreitigkeiten und andere Gerichtsverfahren führen zu komplexen rechtlichen Fragestellungen und sind mit zahlreichen Unsicherheiten verbunden. Eine Rückstellung wird hierfür gebildet, wenn es wahrscheinlich ist, dass im Zusammenhang mit diesen Verfahren eine Verpflichtung entsteht, die wahrscheinlich zu zukünftigen Mittelabflüssen führen wird und hinsichtlich der Höhe verlässlich schätzbar ist.

Infolge der COVID-19-Pandemie haben viele Regierungen wirtschaftliche Hilfspakete herausgegeben, die die Klassifizierungskriterien von IAS 20 *Bilanzierung und Darstellung von Zuwendungen der öffentlichen Hand* erfüllen. Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden.

In der TRATON GROUP erfolgen zahlreiche Verkäufe von Fahrzeugen zusammen mit Dienstleistungen. Sofern Dienstleistung und Fahrzeug als Bündel verkauft werden, wird der Verkaufspreis auf beide Leistungen aufgeteilt, und jede Leistung wird für sich bilanziert. Die Aufteilung wird anhand der Einzelveräußerungspreise vorgenommen, deren Ermittlung ermessensbehaftet ist. Rabatte werden bei der Preis aufteilung dem Fahrzeug zugeordnet.

Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht TRATON je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung erforderlich.

Den Annahmen und Ermessensentscheidungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Alle Schätzungen und Annahmen werden nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu vermitteln. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen wirtschaftlichen Umfelds, der relevanten Märkte und der rechtlichen Gegebenheiten zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind unsere Annahmen und Schätzungen hohen Unsicherheiten ausgesetzt, sodass die tatsächlichen von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten signifikant abweichen können. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Vorbehaltlich eines weiteren Anstiegs der Infektionszahlen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Gegenmaßnahmen der jeweiligen Länder sowie möglichen Auswirkungen auf unsere Produktion und unsere Lieferketten, erwartet der Vorstand der TRATON GROUP für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw (>6 t) in den geografischen Kernregionen des Konzerns, d.h. Europa (definiert als die 27 EU-Staaten ohne Malta und inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz; kurz „EU27+3“), Brasilien, Russland, Südafrika und der Türkei im Vorjahresvergleich grundsätzlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die Region EU27+3 wird ein deutlicher Marktanstieg erwartet. In Deutschland wird dieser z.B. durch das Flottenerneuerungsprogramm für schwere Nutzfahrzeuge zur Anschaffung von Lkw der neuesten Abgasstufe Euro 6 der Bundesregierung unterstützt. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage erheblich über Vorjahresniveau liegen wird. In Russland rechnen wir für 2021 mit einer spürbaren und in Südafrika mit einer deutlichen Erholung der Nachfrage. In der Türkei gehen wir von einem leichten Nachfrageanstieg aus.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Busmärkten (EU27+3, Brasilien und Mexiko) rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer stabilen bzw. steigenden Nachfrage, jedoch mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktrückgang im Vergleich zum Vorjahr. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich spürbar über dem Vorjahreswert liegen. Ein sehr starkes Marktwachstum erwarten wir in Mexiko.

6. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung der TRATON GROUP. Die Operativen Einheiten sind Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus sowie Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO). Das Geschäft von Financial Services ergänzt das Leistungsspektrum. Jede Operative Einheit wird durch einen eigenen Vorstand gesteuert. Im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen und auf die Bewertung der Ertragskraft werden die Ergebnisse dieser Einheiten regelmäßig vom Vorstand in seiner Funktion als verantwortliche Unternehmensinstanz überprüft. Für die externe Berichterstattung gelten folgende berichtspflichtige Segmente:

Industrial Business: TRATONs Aktivitäten im Industrial Business umfassen folgende Produkte: Lkw, Busse und Motoren sowie die mit diesen Produkten in Verbindung stehenden Dienstleistungen. Die drei Operativen Einheiten arbeiten in zentralen Bereichen wie Beschaffung, Forschung und Entwicklung eng zusammen. Auch durch eine fortschreitende Zentralisierung der Unternehmensfinanzierung wachsen die Operativen Einheiten zusammen. Die Einheiten ähneln sich stark bezüglich der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, und es gibt keinen systematischen Unterschied zwischen den Kunden der einzelnen Einheiten. Alle drei Einheiten sind im Markt für Nutzfahrzeuge aktiv, der sehr zyklisch ist und stark mit dem Geschäftsklima insgesamt korreliert. Die Einheiten haben einen ähnlichen Geschäftszyklus im Hinblick auf ihre langfristige finanzielle Leistung, wie sich an der langfristigen Entwicklung der Operativen Rendite erkennen lässt.

Folglich fasst TRATON für die externe Berichterstattung die drei Operativen Einheiten in einem Berichtssegment zusammen, das Industrial Business genannt wird. Dieses Vorgehen entspricht den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des IFRS 8 *Geschäftssegmente*, demzufolge Segmente mit ähnlichen Charakteristika zusammengefasst werden. Das Segment Industrial Business beinhaltet auch die Holding-Gesellschaften des Konzerns sowie die Beteiligungen der Holding-Gesellschaften, Sinotruk und Navistar.

Das Segment **Financial Services** bietet Kunden Finanzierungslösungen wie Darlehen, Leasingverträge und Versicherungslösungen an. Das Berichtssegment Financial Services besteht ausschließlich aus Scania Financial Services. Für Kunden von MAN Truck & Bus und VWCO stellen die Volkswagen Financial Services AG und deren Tochtergesellschaften ähnliche Finanzierungslösungen außerhalb der TRATON GROUP bereit.

Die Segmentinformationen stellen die fortgeführten Bereiche dar. Folglich schließen die Segmentangaben der aktuellen und der Vergleichsperiode die entsprechenden Informationen für aufgebene Geschäftsbereiche aus.

Das Segmentergebnis wird in der TRATON GROUP auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt. Dieses wird als Ergebnis vor Steuern und vor dem Finanzergebnis ermittelt. Die sich aus der Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften ergebenden Vermögenswerte und Schulden werden den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Die finanziellen Segmentinformationen sind grundsätzlich in Übereinstimmung mit den Ausweis- und Bewertungsmethoden, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses angewendet wurden, ermittelt. Die Weitervermietung von Buy-Back-Fahrzeugen wird in Abweichung von IFRS 16 stets als Operating Lease bilanziert.

Die Umsätze zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Preisen. Die Abschreibungen bzw. Wertminderungen betreffen die den einzelnen Unternehmensbereichen zugeordneten Immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerte. Sie enthalten auch die Abschreibungen bzw. Wertminderungen auf Nutzungsrechte nach IFRS 16. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne die Zugänge von Nutzungsrechten nach IFRS 16 ausgewiesen.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierungsmaßnahmen zwischen den Berichtssegmenten.

BERICHTSSEGMENTE 2020

| in Mio € | Industrial Business | Financial Services | Summe der Segmente | Überleitung | TRATON GROUP |
|--|---------------------|--------------------|--------------------|-------------|---------------|
| Umsatz der Segmente | 22.156 | 820 | 22.976 | -396 | 22.580 |
| Umsatz zwischen den Segmenten | -392 | -4 | -396 | 396 | - |
| Umsatz TRATON GROUP | 21.763 | 817 | 22.580 | 0 | 22.580 |
| Abschreibungen | -2.259 | -387 | -2.646 | 383 | -2.263 |
| Wertminderungen | -179 | 0 | -179 | - | -179 |
| Segmentergebnis (Operatives Ergebnis) | -26 | 107 | 81 | 0 | 81 |
| Finanzergebnis | -86 | 0 | -86 | -30 | -115 |
| davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | 84 | - | 84 | - | 84 |
| Investitionen¹ | 1.373 | 2 | 1.375 | -36 | 1.339 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | 1.380 | - | 1.380 | - | 1.380 |

¹ Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 1.577 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2020 mit 1.606 Mio € auf das Industrial Business und mit 6 Mio € auf Financial Services. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten belief sich auf 35 Mio €.

BERICHTSSEGMENTE 2019

| in Mio € | Industrial Business | Financial Services | Summe der Segmente | Überleitung | TRATON GROUP |
|--|---------------------|--------------------|--------------------|-------------|---------------|
| Umsatz der Segmente | 26.444 | 849 | 27.294 | -392 | 26.901 |
| Umsatz zwischen den Segmenten | -390 | -2 | -392 | 392 | - |
| Umsatz TRATON GROUP | 26.054 | 847 | 26.901 | - | 26.901 |
| Abschreibungen | -2.200 | -391 | -2.590 | 386 | -2.204 |
| Wertminderungen | -2 | 0 | -2 | 0 | -2 |
| Segmentergebnis (Operatives Ergebnis) | 1.741 | 142 | 1.884 | 0 | 1.884 |
| Finanzergebnis | 140 | 8 | 148 | -67 | 81 |
| davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | 208 | - | 208 | - | 208 |
| Investitionen¹ | 1.507 | 4 | 1.512 | -34 | 1.478 |
| Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | 1.365 | - | 1.365 | - | 1.365 |

¹ Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 1.741 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2019 mit 1.770 Mio € auf das Industrial Business und mit 6 Mio € auf Financial Services. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten belief sich auf 35 Mio €.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH REGIONEN

| in Mio € | Deutsch-land | EU27+3 (ohne Deutsch-land) | Brasilien | Süd-amerika (ohne Brasilien) | Übrige Regionen ² | Gesamt |
|---|--------------|----------------------------------|-----------|------------------------------------|---------------------------------|--------|
| 2020 | | | | | | |
| Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2020 | 5.391 | 13.011 | 1.294 | 128 | 644 | 20.468 |
| Umsatz ¹ | 4.112 | 11.146 | 1.896 | 855 | 4.570 | 22.580 |
| 2019 | | | | | | |
| Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2019 | 5.624 | 12.914 | 1.720 | 130 | 702 | 21.091 |
| Umsatz ¹ | 4.337 | 13.533 | 2.773 | 745 | 5.514 | 26.901 |

¹ Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

² enthält auch die Umsatzerlöse aus Sicherungsgeschäften

7. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche

VERÄUSSERUNG DES GESCHÄFTSBEREICHES POWER ENGINEERING

Der Abschluss des Geschäftsjahres 2019 enthält weitreichende Informationen zur Veräußerung des Geschäftsbereichs Power Engineering (PE-Geschäft), sodass im Abschluss für das Geschäftsjahr 2020 nicht weiter darauf eingegangen wird. Der Kaufpreis belief sich auf 1.978 Mio € und wurde im 1. Halbjahr 2019 beglichen. Die Zahlung ist im Cashflow aus der Investitionstätigkeit unter „Veräußerung von Tochtergesellschaften abzüglich flüssiger Mittel“ enthalten. Ebenfalls in 2019 erfolgte eine nachträgliche Kaufpreisanpassung in Höhe von 2 Mio €.

VERÄUSSERUNG DER VOLKSWAGEN GEBRAUCHTFAHRZEUGHANDELS UND SERVICE GMBH (VGSG)

Am 6. Dezember 2018 einigte sich TRATON mit einer nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochtergesellschaft der Volkswagen AG über den Verkauf ihrer Tochtergesellschaft, der VGSG, zum 1. Januar 2019. Die Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH sollte innerhalb von zwölf Monaten verkauft werden.

Die folgenden Vermögenswerte und Schulden in Bezug auf die VGSG wurden zum 1. Januar 2019 veräußert:

| in Mio € | 01.01.2019 |
|---|------------|
| Vorräte | 149 |
| Übrige Vermögenswerte | 8 |
| Summe Vermögenswerte | 157 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 86 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 37 |
| Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen¹ | 123 |
| Nettovermögen | 34 |

¹ In den aufgeführten Verbindlichkeiten sind die konzerninternen Verbindlichkeiten über 34 Mio € nicht ausgewiesen.

Die Transaktion wurde am 1. Januar 2019 vollzogen. Ein Gewinn wurde dabei nicht erzielt. Das erhaltene Entgelt und die mit dieser Transaktion veräußerten Zahlungsmittel beliefen sich jeweils auf unter 1 Mio €.

ANDERE VERÄUSSERUNGSGRUPPEN

Mit Wirkung zum 28. August 2019 wurde der 49%-ige Anteil am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (RMMV) an die Rheinmetall AG veräußert. Weitere Informationen dazu finden sich in der Anhangsangabe „19. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen“.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

8. Umsatz

STRUKTUR DES UMSATZES

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020

| in Mio € | Industrial Business | Financial Services | Überleitung | 2020 |
|---|---------------------|--------------------|-------------|---------------|
| Neufahrzeuge | 13.385 | - | -6 | 13.380 |
| Originalteile | 3.249 | - | -1 | 3.248 |
| Gebrauchtfahrzeuge | 1.455 | - | -1 | 1.454 |
| Motoren, Aggregate und Teilelieferungen | 669 | - | - | 669 |
| Werkstattleistungen | 1.443 | - | -1 | 1.442 |
| Vermiet- und Leasinggeschäft | 1.698 | 439 | -382 | 1.755 |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 8 | 381 | -3 | 387 |
| Sonstiger Umsatz | 248 | - | -3 | 245 |
| | 22.156 | 820 | -396 | 22.580 |

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2019

| in Mio € | Industrial Business | Financial Services | Überleitung | 2019 |
|---|---------------------|--------------------|-------------|---------------|
| Neufahrzeuge | 17.387 | - | -1 | 17.386 |
| Originalteile | 3.464 | - | -1 | 3.463 |
| Gebrauchtfahrzeuge | 1.415 | - | 0 | 1.415 |
| Motoren, Aggregate und Teilelieferungen | 641 | - | 0 | 641 |
| Werkstattleistungen | 1.501 | - | -1 | 1.500 |
| Vermiet- und Leasinggeschäft | 1.735 | 444 | -385 | 1.794 |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 5 | 405 | -1 | 409 |
| Sonstiger Umsatz | 295 | - | -3 | 292 |
| | 26.444 | 849 | -392 | 26.901 |

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2020 enthalten Erträge aus „operating lease“ in Höhe von 1.241 Mio € (1.254 Mio €).

Der Sonstige Umsatz umfasst u.a. Erlöse aus produktbezogenen Lizenzeinnahmen. Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierungsmaßnahmen zwischen den Berichtsegmenten.

Die im Berichtszeitraum erfassten Umsatzerlöse, die zu Beginn des Berichtszeitraums in den Vertragsverbindlichkeiten erfasst waren (Anmerkung „31. Sonstige Verbindlichkeiten“), betragen 1.284 Mio € (1.232 Mio €).

1 Mio € der im Berichtszeitraum erfassten Umsatzerlöse (7 Mio €) stammen aus zuvor erfüllten Leistungsverpflichtungen. Dies betrifft hauptsächlich die Auflösung von Rückstellungen für Erlösschmälerungen.

ERLÖSE AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN

Informationen über die Leistungsverpflichtungen der Gruppe

Die Leistungsverpflichtungen des Konzerns umfassen hauptsächlich den Verkauf von Lkw, schweren Spezialfahrzeugen, Bussen und damit verbundenen Ersatzteilen sowie die Erbringung von Reparatur- und Wartungsleistungen. Die Gruppe gewährt neben regulären rechtlichen Gewährleistungen auch Servicegarantien.

Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Übergang von Produkten sind erfüllt, wenn der Kunde die Kontrolle über diese Produkte erlangt. Dies ist normalerweise der Fall, wenn das Produkt an den Kunden geliefert wurde und der Kunde das Fahrzeug abgenommen hat.

Die Zahlungsfrist beträgt gemäß üblicher Geschäftspraxis 30 Tage, wobei in einigen Märkten eine Zahlungsfrist von bis zu 140 Tagen gewährt wird. Verträge enthalten keine wesentlichen Finanzierungsbestandteile. Kunden können sich entscheiden, ein Fahrzeug mit Finanzierungsleistungen des Segments Financial Services oder mit einer Tochtergesellschaft des Volkswagen Konzerns (z.B. Volkswagen Financial Services) zu erwerben. Falls ein nicht zur TRATON GROUP gehörender Dritter eingesetzt wird, erhält die Gruppe die Zahlung in der Regel von diesem Dritten kurz nachdem der Kunde das Fahrzeug erhalten hat.

Leistungsverpflichtungen hinsichtlich Serviceverträgen und Servicegarantien werden über die Vertragslaufzeit erfasst. Erhaltene Vorauszahlungen für diese Serviceleistungen führen dazu, dass der diesen zugewiesene Transaktionspreis zum Zeitpunkt des ursprünglichen Verkaufsvorgangs als Vertragsverbindlichkeit und über die Dauer der Dienstleistung als Umsatz erfasst wird. Wenn sich die Zahlungen von Servicegebühren und die Serviceleistungen decken, entspricht der erfasste Umsatzerlös den gezahlten Gebühren.

Bei Verträgen, bei denen Serviceelemente im Vergleich zum Umsatzerlös aus dem Verkauf des Fahrzeugs einen unwesentlichen Wert haben, wird die Residualwertmethode zur Allokation des Transaktionspreises verwendet. Dies führt nicht zu wesentlichen Unterschieden im Vergleich zum Umsatz, der auf relativen Einzelverkaufspreisen basiert. Ansonsten wird der Transaktionspreis basierend auf den relativen Einzelverkaufspreisen aufgeteilt.

Allokation des Transaktionspreises auf die verbleibenden Leistungsverpflichtungen

Der gesamte Transaktionspreis für unerfüllte oder teilweise unerfüllte Leistungsverpflichtungen zum Ende des Berichtszeitraums und der erwartete Zeitpunkt für die Umsatzrealisierung sind wie folgt:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|---------------|--------------|
| Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsatzrealisierung | | |
| Innerhalb eines Jahres | 8.420 | 6.923 |
| 1 – 5 Jahre | 1.746 | 1.785 |
| In mehr als fünf Jahren | 255 | 202 |
| | 10.422 | 8.910 |

Der Transaktionspreis für die übrigen Leistungsverpflichtungen mit einer Umsatzrealisierung innerhalb von einem Jahr bezieht sich im Wesentlichen auf die Auslieferung von Fahrzeugen. Eine erwartete Umsatzrealisierung in mehr als einem Jahr bezieht sich hauptsächlich auf langfristige Servicevereinbarungen und erweiterte Garantieverträge.

ERLÖSE AUS FINANZIERUNGEN

Das Segment Financial Services von TRATON bietet verschiedene Arten von Finanzierungslösungen, üblicherweise mit Fälligkeiten zwischen drei und fünf Jahren, bei denen die Fahrzeuge als zugrunde liegende Sicherheiten fungieren. Die Art der angebotenen Finanzierungslösung wird häufig von den Marktbedingungen sowie zivil- und steuerrechtlichen Regelungen im jeweiligen Land bestimmt. Finanzierungen bestehen im Wesentlichen aus Finanzierungsleasing, bei dem das Eigentumsrecht des Fahrzeugs über die Laufzeit des Leasingverhältnisses bei TRATON verbleibt, allerdings wesentliche Risiken und Chancen auf den Leasingnehmer übergehen. Werden Mietkaufverträge angeboten, wird das Eigentumsrecht zum Verkaufsdatum an den Kunden übertragen; das Segment Financial Services erhält jedoch Sicherheiten in Form von Zurückbehaltungsrechten. Leasingverträge der Financial Services, bei denen bei Auslieferung von Fahrzeugen wesentliche Risiken bei TRATON verbleiben, werden als Operating-Leasingverhältnis erfasst.

9. Funktionskosten

UMSATZKOSTEN

Umsatzkosten beinhalten Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Produktionsbereich entfallenden Abschreibungen. Für das zum 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr sind dem Segment Financial Services zurechenbare Aufwendungen in Höhe von 519 Mio € (547 Mio €) enthalten.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten sind in den Umsatzkosten enthalten und stellten sich wie folgt dar:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt | 1.165 | 1.376 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 316 | 467 |
| Aktivierungsquote (in %) | 27 | 34 |
| Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten | 265 | 192 |
| Aufwand für Forschungs- und Entwicklungskosten | 1.114 | 1.101 |

VERWALTUNGSKOSTEN

Die Verwaltungskosten beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen. Der Rückgang um 97 Mio € im Vergleich zum Vorjahr ist hauptsächlich auf geringere Sachgemeinkosten sowie Personalkosten zurückzuführen. Im Vorjahr waren Kosten im Zusammenhang mit der Kapitalmarktfähigkeit und dem Börsengang der TRATON GROUP in Höhe von 31 Mio € enthalten.

PERSONAL**Personalaufwand**

Viele Regierungen haben als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie Kurzarbeitsprogramme und vergleichbare Maßnahmen zur Weiterbeschäftigung der Mitarbeiter aufgelegt. Gestützt auch von diesen Programmen ist der Personalaufwand im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunken, während die Anzahl der Mitarbeiter in der TRATON GROUP leicht gestiegen ist.

PERSONALAUFWAND:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Löhne und Gehälter | 3.940 | 4.336 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung | 1.109 | 1.177 |
| Personalaufwand | 5.049 | 5.513 |

Die Aufwendungen für Altersversorgung beliefen sich auf 281 Mio € (270 Mio €).

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand, die im Personalaufwand enthalten sind, beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 126 Mio € und wurden als Abzug von den damit verbundenen Aufwendungen ausgewiesen. Sie stammen im Wesentlichen aus staatlichen Programmen für Einkommenszuschüsse im Rahmen der Kurzarbeit in Schweden und Erstattungen der Sozialversicherungsbeiträge während der Kurzarbeit in Deutschland im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Es gibt keine unerfüllten Bedingungen oder andere Erfolgsunsicherheiten, die mit diesen Zuwendungen verbunden sind. Im Vergleichszeitraum wurden keine wesentlichen erfolgsbezogenen Zuwendungen der öffentlichen Hand im Personalaufwand erfasst.

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter**IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER:**

| | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Leistungslöhner | 37.563 | 37.391 |
| Indirekter Bereich | 45.880 | 45.590 |
| Mitarbeiter gesamt | 83.443 | 82.981 |
| davon Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit | 503 | 539 |
| Auszubildende | 3.696 | 3.697 |
| Personal gesamt | 87.139 | 86.678 |

10. Sonstige betriebliche Erträge

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Erträge aus Wechselkursveränderungen | 427 | 236 |
| Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting | 61 | 40 |
| Erträge aus Weiterberechnungen | 38 | 42 |
| Erträge aus Anlageabgängen | 19 | 19 |
| Erträge aus Miet- und Pachteinahmen | 16 | 16 |
| Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Verbindlichkeiten | 15 | 67 |
| Übrige Erträge | 89 | 204 |
| | 665 | 624 |

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Der Anstieg der Erträge aus Wechselkursveränderungen im Geschäftsjahr 2020 ergab sich im Wesentlichen durch die Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro und US-Dollar

sowie durch Währungsschwankungen der schwedischen Krone und diverser Währungen aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.

Der Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen war getrieben durch die im Vorjahr aufgelösten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 20 Mio €, die auf das Segment Industrial Business entfielen.

Die Übrigen Erträge enthalten Erträge aus Lizenzeinnahmen von MAN Energy Solutions in Höhe von 25 Mio € (24 Mio €). Im Vorjahr waren Erträge aus der Wertaufholung von Forderungen aus Verkehrssteuern in Höhe von 65 Mio € bei Volkswagen Caminhões e Ônibus enthalten. Die Wertaufholung der Verkehrssteuern resultierte aus dem Entfall des Wertminderungsbedarfs der brasilianischen zahlungsmittelgenerierenden Einheit MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., welche dem Segment Industrial Business zugeordnet ist. Der Entfall des Wertminderungsbedarfs der Verkehrssteuer ergab sich durch eine aus der Planung abgeleitete höhere Verrechenbarkeit dieser Verkehrssteuer.

Darüber hinaus sind in den Übrigen Erträgen Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 4 Mio € (5 Mio €) für angefallene Aufwendungen erfasst.

11. Sonstige betriebliche Aufwendungen

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen | 439 | 219 |
| Aufwendungen aus Prozess- und Rechtsrisiken | 102 | 121 |
| Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting | 84 | 57 |
| Verluste aus Anlageabgängen | 10 | 8 |
| Übrige Aufwendungen | 190 | 122 |
| | 825 | 526 |

Die Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen stiegen in 2020 bedingt durch die Wechselkursschwankungen der schwedischen Krone und des polnischen Zloty gegenüber dem Euro und US-Dollar und weiterer Währungen aufgrund der wirt-

schaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Die Effekte aus Änderungen von Wechselkursen hoben sich innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses weitestgehend auf.

Die Aufwendungen für Prozessrisiken beziehen sich im Wesentlichen auf Aufwendungen aus dem Kartellverfahren, das von der EU-Kommission gegen europäische Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitet wurde.

In der Position „Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting“ sind auch Aufwendungen aus der erfolgswirksamen Umgliederung aus der Rücklage für Cashflow Hedges in Höhe von 9 Mio € enthalten, da die ursprünglich geplanten Fremdwährungstransaktionen nicht mehr als wahrscheinlich angesehen wurden.

Die Übrigen Aufwendungen enthalten Neuzuführungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 16 Mio €, die auf das Segment Industrial Business entfallen. Des Weiteren sind in den Übrigen Aufwendungen neben Aufwendungen für sonstige Personalkosten auch Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar enthalten (siehe Anhangsangabe „16. Immaterielle Vermögenswerte“).

12. Zinsergebnis

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| Zinsen und ähnliche Erträge | 70 | 93 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -168 | -180 |
| Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten | -32 | -37 |
| Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen | -26 | -37 |
| Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes von Verbindlichkeiten und Sonstigen Rückstellungen | -1 | -8 |
| Zinsergebnis | -157 | -170 |

Der Rückgang der Zinserträge resultiert hauptsächlich aus dem niedrigeren Zinsniveau in Brasilien und der starken Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten. Diese reduzierten sich um 12 Mio €, da besonders VWCO beim Zinsaufwand von günstigeren Zinssätzen und der starken Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro profitierte.

Die Zinserträge und -aufwendungen beinhalten realisierte Erträge bzw. Aufwendungen aus Zinsderivaten auf Positionen der Nettoliquidität.

13. Übriges Finanzergebnis

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|------------|-----------|
| Sonstige Erträge aus Beteiligungen | 1 | 67 |
| Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen | -2 | 0 |
| Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen | 1 | 0 |
| Realisierte Fremdwährungserträge und -aufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten | -350 | 102 |
| Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten | -366 | 4 |
| Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting | 674 | -130 |
| | -43 | 43 |

Die sonstigen Erträge aus Beteiligungen im Jahr 2019 enthalten die Wertaufholung auf die Beteiligung an der RMMV in Höhe von 67 Mio € (siehe Anhangsangabe „19. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen“).

Die Fair-Value-Änderungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting gleichen die Währungsumrechnungseffekte auf die Nettoverschuldung in den beiden Zeilen darüber im Wesentlichen aus.

14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-------------|------------|
| Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland | 86 | -70 |
| Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland | 291 | 438 |
| Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 378 | 368 |
| davon periodenfremde Aufwendungen (+)/Erträge (-) | 11 | -86 |
| Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland | -269 | 42 |
| Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland | -20 | -9 |
| Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) | -288 | 33 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 89 | 401 |

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2020 betrug 15%. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerquote von 33,0% (29,8%). Grund für den Anstieg ist der ausgelaufene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2019 und die damit verbundene Beendigung der steuerlichen Organschaft mit der Volkswagen AG. Infolgedessen wurden die langfristigen Ertragsteuerverbindlichkeiten aus Steuerumlagen gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 123 Mio € ausgeglichen.

Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis zum 31. Dezember 2020 ein Steuersatz in Höhe von 33,0% angewandt (33,0%).

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 45%. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt. Der sich aus Steuersatzänderungen ergebende latente Steueraufwand/-ertrag betrug im Jahr 2020 auf Konzernebene 3 Mio € (2 Mio €).

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2020 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um 19 Mio € (10 Mio €).

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 16 Mio € (0 Mio €). Die bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften trugen im Jahr 2020 zu einer Minderung des latenten Steueraufwands um 4 Mio € (0 Mio €) bei.

STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Zeitlich unbegrenzt nutzbar | 1.649 | 1.793 |
| Begrenzt nutzbar innerhalb der nächsten 10 Jahre | 158 | 169 |
| Begrenzt nutzbar zwischen 11 und 20 Jahren | 280 | - |
| Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge gesamt | 2.087 | 1.962 |
| Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge | 1.467 | 1.632 |
| Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre | 133 | 148 |
| Verfallbar zwischen 11 und 20 Jahren | 280 | - |
| Nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge gesamt | 1.880 | 1.781 |

ABSCHREIBUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Latenter Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs | 11 | 11 |
| Latenter Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs | 8 | 19 |

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 13 Mio € (9 Mio €) zum 31. Dezember 2020.

KEINE ERFASSUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| für abzugsfähige Differenzen | - | - |
| für nach Ablauf von 20 Jahren verfallene Steuergutschriften | - | - |
| für unverfallbare Steuergutschriften | - | - |

Für die Gewinnrücklagen ausländischer Tochtergesellschaften in Höhe von 25.383 Mio € (25.335 Mio €) werden keine latenten Steuern gebildet, da diese Gewinne zum Großteil in den Betrieb der entsprechenden Gesellschaften reinvestiert werden sollen. Die Ausschüttung würde üblicherweise zu zusätzlichen Aufwendungen für Ertragsteuern führen.

Latente Steuern auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 135 Mio € zum 31. Dezember 2020 (33 Mio €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Im Jahr 2020 wurden latente Steuern in Höhe von insgesamt 19 Mio € (99 Mio €) im Sonstigen Ergebnis erfasst. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten sowie auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

AKTIVE LATENTE STEUERN

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Immaterielle Vermögenswerte | 5 | 4 |
| Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte | 56 | 22 |
| Langfristige finanzielle Vermögenswerte | 1 | 2 |
| Vorräte | 30 | 25 |
| Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen) | 185 | 153 |
| Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 504 | 470 |
| Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen | 2.091 | 2.124 |
| Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen | -9 | -5 |
| Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen | 2.862 | 2.796 |
| Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen | 59 | 52 |
| Steuerzugschriften nach Wertberichtigungen | 13 | 9 |
| Summe vor Konsolidierung und Saldierung | 2.933 | 2.857 |
| davon langfristig | 2.157 | 2.115 |
| Saldierung | -2.405 | -2.290 |
| Konsolidierung | 703 | 404 |
| Bilanzansatz | 1.231 | 970 |

PASSIVE LATENTE STEUERN

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Immaterielle Vermögenswerte | 840 | 866 |
| Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte | 1.846 | 1.774 |
| Langfristige finanzielle Vermögenswerte | 28 | 19 |
| Vorräte | 44 | 38 |
| Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen) | 179 | 178 |
| Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 0 | 0 |
| Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen | 224 | 177 |
| Temporäre Differenzen | 3.161 | 3.052 |
| Summe vor Konsolidierung und Saldierung | 3.161 | 3.052 |
| davon langfristig | 2.854 | 2.823 |
| Saldierung | -2.405 | -2.290 |
| Konsolidierung | 10 | 25 |
| Bilanzansatz | 767 | 787 |

Nach IAS 12 *Ertragsteuern* sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und frist-
enkongruent sind. Die aktiven latenten Steuern sind im Vergleich zum Vorjahr um
260 Mio € gestiegen, was im Wesentlichen durch die steuerlichen Folgen eines
Verkaufs von Markenrechten innerhalb der MAN Gruppe begründet ist.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-------------|------------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | -34 | 1.965 |
| Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 33,0% (29,8%)) | -11 | 586 |
| Überleitung: | | |
| Abweichende ausländische Steuersätze | -45 | -112 |
| Steueranteil für: | | |
| steuerfreie Erträge | -45 | -98 |
| steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen | 71 | 76 |
| Effekte aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften | 72 | 12 |
| Steuergutschriften | - | 0 |
| Periodenfremde Steuern und Steuerrisiken | 35 | -86 |
| Effekte aus Steuersatzänderungen | 3 | 2 |
| Nicht anrechenbare/abzugsfähige Quellensteuer | - | 16 |
| Sonstige Steuereffekte | 11 | 6 |
| Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) | 89 | 401 |
| Effektiver Steuersatz in % | -261 | 20 |

15. Ergebnis je Aktie

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Ergebnis nach Steuern (Anteil der Aktionäre der TRATON SE) | -101 | 1.518 |
| davon Ergebnis aufgegebenen Geschäftsbereiche nach Steuern | - | -2 |
| Ergebnis der fortgeführten Geschäftsbereiche nach Steuern (Anteil der Aktionäre der TRATON SE) | -101 | 1.520 |
| Im Umlauf befindliche Aktien (Anzahl) | 500.000.000 | 500.000.000 |
| Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche (in €) | -0,20 | 3,04 |
| Ergebnis je Aktie der nicht fortgeführten Bereiche (in €) | - | 0,00 |
| Gesamt (in €) | -0,20 | 3,04 |

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern der fortgeführten Geschäftsbereiche, welches den Anteilseignern der TRATON SE zurechenbar ist, geteilt durch die Zahl der in Umlauf befindlichen Aktien. Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500 Mio € und ist eingeteilt in 500 Mio (500 Mio Stück) auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien.

Da die TRATON SE keine Finanzinstrumente ausgegeben hat, die zu einem Verwässerungseffekt führen könnten, entspricht die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie dem des unverwässerten Ergebnisses je Aktie. Im Falle der Ausübung des bedingten Kapitals der TRATON SE können in Zukunft Verwässerungen eintreten.

Erläuterungen zur Bilanz

16. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

| in Mio € | Marken- namen | Geschäfts- werte | Aktivierete Entwick- lungskosten | Sonstige immaterielle Vermögens- werte | Gesamt |
|--|------------------|---------------------|--|---|---------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2020 | 983 | 3.347 | 4.722 | 1.086 | 10.137 |
| Währungsanpassung | 24 | 25 | 4 | -107 | -54 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | 2 | - | 0 | 2 |
| Zugänge | - | - | 316 | 17 | 333 |
| Umbuchungen | - | - | 0 | 7 | 7 |
| Abgänge | - | - | 0 | -13 | -13 |
| Stand am 31.12.2020 | 1.007 | 3.374 | 5.042 | 989 | 10.412 |
| Abschreibungen Stand am 01.01.2020 | 52 | 69 | 2.397 | 865 | 3.383 |
| Währungsanpassung | -15 | 0 | 42 | -69 | -42 |
| Veränderungen Konso- lidierungskreis | - | - | - | 0 | 0 |
| Zugänge Abschreibun- gen | - | - | 236 | 48 | 283 |
| Zugänge Wertminde- rungen | - | - | 31 | 1 | 32 |
| Umbuchungen | - | - | - | 0 | 0 |
| Abgänge | - | - | - | -9 | -9 |
| Stand am 31.12.2020 | 37 | 69 | 2.705 | 836 | 3.646 |
| Buchwert am 31.12.2020 | 971 | 3.305 | 2.336 | 153 | 6.766 |

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2019

| in Mio € | Marken- namen | Geschäfts- werte | Aktivierete Entwick- lungskosten | Sonstige immaterielle Vermögens- werte | Gesamt |
|--|------------------|---------------------|--|---|---------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2019 | 1.002 | 3.406 | 4.307 | 1.089 | 9.804 |
| Währungsanpassung | -18 | -60 | -45 | -14 | -137 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | -3 | -3 |
| Zugänge | - | - | 467 | 21 | 488 |
| Umbuchungen | - | - | -3 | 13 | 11 |
| Abgänge | - | - | -6 | -20 | -26 |
| Stand am 31.12.2019 | 983 | 3.347 | 4.722 | 1.086 | 10.137 |
| Abschreibungen Stand am 01.01.2019 | 53 | 68 | 2.237 | 849 | 3.207 |
| Währungsanpassung | -1 | 0 | -26 | -12 | -39 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | -3 | -3 |
| Zugänge Abschreibungen | - | - | 192 | 51 | 242 |
| Umbuchungen | - | - | - | 0 | 0 |
| Abgänge | - | - | -5 | -21 | -26 |
| Stand am 31.12.2019 | 52 | 69 | 2.397 | 865 | 3.383 |
| Buchwert am 31.12.2019 | 932 | 3.278 | 2.325 | 221 | 6.755 |

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Lizenzen, Software, ähnliche Rechte und Kundenbeziehungen. Diese sowie die aktivierten Entwicklungskosten haben bestimmbare Nutzungsdauern. Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten, insbesondere in den Umsatzkosten und Vertriebskosten, enthalten.

Im Zusammenhang mit der angekündigten Beendigung der Zusammenarbeit mit Navistar in Bezug auf einen Dieselmotor wurden im 2. Quartal des Geschäftsjahres 2020 Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 31 Mio € sowie auf Sachanlagen in Höhe von 5 Mio € erfasst und in den Umsatzkosten ausgewiesen. Die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welche dem Segment Industrial Business zugeordnet ist, beinhaltet die Entwicklung und Produktion von einem Dieselmotor für den nordamerikanischen Markt. Der erzielbare Betrag wurde mit 45 Mio € beziffert und als Forderung ausgewiesen. Darüber hinaus fielen weitere Aufwendungen im Sonstigen betrieblichen Aufwand an. Insgesamt belief sich der Aufwand auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag.

Die Aufteilung der Markennamen und der Geschäftswerte auf die Operativen Einheiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Markennamen nach Operativen Einheiten | 971 | 932 |
| Scania Vehicles and Services | 971 | 932 |
| Geschäftswerte nach Operativen Einheiten | 3.305 | 3.278 |
| MAN Truck & Bus | 222 | 222 |
| Scania Vehicles and Services | 2.808 | 2.699 |
| Volkswagen Caminhões e Ônibus | 275 | 357 |

Die Werthaltigkeit der Geschäftswerte und Markennamen wird mindestens einmal jährlich getestet, indem die Buchwerte der Einheit, auf die die Geschäftswerte bzw. Marken jeweils allokiert wurden, mit dem Nutzungswert verglichen werden. Der Nutzungswert wird nach der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Der Werthaltigkeitstest basiert auf der aktuellen Fünfjahresplanung für die jeweilige Einheit. Auch eine Variation der Wachstumsprognose für die ewige Rente bzw. des Diskontierungszinssatzes von +/- 0,5%-Punkten führt nicht zu einem Wertminderungsbedarf der Geschäftswerte und Markennamen.

17. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

| in Mio € | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|---|--|----------------------------------|--|---|---------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand am 01.01.2020 | 4.877 | 4.367 | 2.578 | 731 | 12.553 |
| Währungsanpassung | -86 | -87 | -62 | -4 | -238 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | 0 | 13 | 0 | 0 | 14 |
| Zugänge | 216 | 77 | 278 | 643 | 1.215 |
| Umbuchungen | 71 | 166 | 143 | -388 | -7 |
| Abgänge | -60 | -68 | -113 | -10 | -251 |
| Stand am 31.12.2020 | 5.018 | 4.469 | 2.824 | 974 | 13.285 |
| Abschreibungen Stand am 01.01.2020 | 1.503 | 2.716 | 1.542 | 2 | 5.763 |
| Währungsanpassung | -18 | -34 | -37 | -1 | -90 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | 3 | - | - | 3 |
| Zugänge Abschreibungen | 241 | 342 | 272 | - | 855 |
| Zugänge Wertminderungen | 15 | 9 | 6 | 1 | 32 |
| Umbuchungen | 0 | 0 | 0 | - | 0 |
| Abgänge | -30 | -57 | -99 | - | -186 |
| Zuschreibungen | - | 0 | - | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2020 | 1.712 | 2.979 | 1.684 | 2 | 6.377 |
| Buchwert am 31.12.2020 | 3.306 | 1.490 | 1.140 | 971 | 6.908 |

Im Zusammenhang mit der angekündigten Beendigung der Zusammenarbeit mit Navistar in Bezug auf einen Dieselmotor wurden im Geschäftsjahr 2020 Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 5 Mio € erfasst und in den Umsatzkosten ausgewiesen (siehe Anhangsangabe „16. Immaterielle Vermögenswerte“).

Die weiteren Wertminderungen auf Sachanlagen resultieren aus der Neuausrichtung von Produktionsstätten bei Scania Vehicles & Services. Diese Wertminderungen wurden ebenfalls in den Umsatzkosten des Segments Industrial Business ausgewiesen.

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2019

| in Mio € | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|---|--|----------------------------------|--|---|---------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand am 01.01.2019 (vor IFRS 16 Restatement) | 3.793 | 3.957 | 2.056 | 815 | 10.622 |
| Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 | 872 | 0 | 143 | 0 | 1.015 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand am 01.01.2019 (nach IFRS 16 Restatement) | 4.665 | 3.957 | 2.199 | 815 | 11.636 |
| Währungsanpassung | -10 | -60 | -9 | 4 | -76 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | -11 | 0 | -1 | 0 | -11 |
| Zugänge | 223 | 125 | 300 | 592 | 1.239 |
| Umbuchungen | 79 | 414 | 169 | -680 | -17 |
| Abgänge | -68 | -69 | -80 | -1 | -219 |
| Stand am 31.12.2019 | 4.877 | 4.367 | 2.578 | 731 | 12.553 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Stand am 01.01. (vor IFRS 16 Restatement) | 1.302 | 2.484 | 1.376 | 2 | 5.163 |
| Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 | 0 | 0 | 0 | - | 0 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Stand am 01.01. (nach IFRS 16 Restatement) | 1.302 | 2.484 | 1.376 | 2 | 5.163 |
| Währungsanpassung | -9 | -35 | -7 | 0 | -51 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | -13 | 0 | -1 | 0 | -13 |
| Zugänge Abschreibungen | 235 | 330 | 246 | - | 811 |
| Zugänge Wertminderungen | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Umbuchungen | -1 | -1 | 0 | - | -1 |
| Abgänge | -11 | -62 | -73 | - | -146 |
| Zuschreibungen | 0 | 0 | - | 0 | 0 |
| Stand am 31.12.2019 | 1.503 | 2.716 | 1.542 | 2 | 5.763 |
| Buchwert am 31.12.2019 | 3.374 | 1.650 | 1.036 | 729 | 6.789 |

18. Vermietete Vermögenswerte

In der Position „Vermietete Vermögenswerte“ werden Vermögenswerte ausgewiesen, bei denen die TRATON GROUP als Leasinggeber auftritt. Dazu gehören insbesondere Fahrzeuge und Immobilien, die im Rahmen von kurzfristigen Vermietverträgen oder Operating-Leasingverhältnissen vermarktet werden sowie Fahrzeuge, die aufgrund von Rückkaufverpflichtungen weiterhin der TRATON GROUP zuzurechnen sind.

Der Posten „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ enthält zur Vermietung oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehaltene Grundstücke und Gebäude mit einem Fair Value in Höhe von 44 Mio € (45 Mio €). Die Mieteinnahmen aus „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betragen im Berichtszeitraum 3 Mio € (3 Mio €). Die Ermittlung der Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Daten (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten enthalten.

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

| in Mio € | Vermietete Fahrzeuge | Als Finanz- investition gehaltene Immobilien | Sonstige vermietete Vermögens- werte | Gesamt |
|--|-------------------------|---|---|--------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten | | | | |
| Stand am 01.01.2020 | 9.605 | 47 | 43 | 9.695 |
| Währungsanpassung | -502 | - | 2 | -500 |
| Zugänge | 1.962 | 1 | 0 | 1.963 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | -2.091 | -6 | - | -2.098 |
| Stand am 31.12.2020 | 8.975 | 42 | 45 | 9.061 |
| Abschreibungen | | | | |
| Stand am 01.01.2020 | 2.500 | 39 | 37 | 2.576 |
| Währungsanpassung | -357 | - | 2 | -355 |
| Zugänge Abschreibungen | 1.124 | 0 | 0 | 1.124 |
| Zugänge Wertminderungen | 115 | - | - | 115 |
| Umbuchungen | 0 | - | - | 0 |
| Abgänge | -889 | -6 | - | -895 |
| Zuschreibungen | 0 | - | - | 0 |
| Stand am 31.12.2020 | 2.493 | 33 | 39 | 2.565 |
| Buchwert am 31.12.2020 | 6.482 | 9 | 5 | 6.496 |

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2019

| in Mio € | Vermietete Fahrzeuge | Als Finanz- investition gehaltene Immobilien | Sonstige vermietete Vermögens- werte | Gesamt |
|---|-------------------------|---|---|--------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2019 (vor IFRS 16 Restatement) | 8.919 | - | 36 | 8.955 |
| Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 | - | 49 | 7 | 56 |
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2019 (nach IFRS 16 Restatement) | 8.919 | 49 | 43 | 9.011 |
| Währungsanpassung | 192 | - | -1 | 191 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | -1 | - | -1 |
| Zugänge | 2.924 | - | 0 | 2.924 |
| Umbuchungen | 6 | - | 0 | 6 |
| Abgänge | -2.436 | 0 | - | -2.436 |
| Stand am 31.12.2019 | 9.605 | 47 | 43 | 9.695 |
| Abschreibungen Stand am 01.01.2019 (vor IFRS 16 Restatement) | 2.320 | - | 36 | 2.356 |
| Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 | - | 39 | 1 | 39 |
| Abschreibungen Stand am 01.01.2019 (nach IFRS 16 Restatement) | 2.320 | 39 | 37 | 2.395 |
| Währungsanpassung | 132 | - | -1 | 131 |
| Zugänge Abschreibungen | 1.150 | 0 | 0 | 1.151 |
| Umbuchungen | 0 | - | 1 | 1 |
| Abgänge | -1.098 | 0 | - | -1.098 |
| Zuschreibungen | -3 | - | - | -3 |
| Stand am 31.12.2019 | 2.500 | 39 | 37 | 2.576 |
| Buchwert am 31.12.2019 | 7.105 | 8 | 5 | 7.119 |

Bei den Vermieteten Fahrzeugen führte die Überprüfung der Restwertprognosen im Jahr 2020 infolge der COVID-19-Pandemie zu Wertminderungen in Höhe von 115 Mio €. Diese werden im Segment Industrial Business ausgewiesen und sind in den Umsatzkosten enthalten.

19. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

SINOTRUK

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Zwischen den Konzernunternehmen und Sinotruk besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft, wodurch der Konzern am lokalen Markt partizipiert. Neben der Zusammenarbeit mit Sinotruk im Volumen-Segment wird durch den Export von MAN-Fahrzeugen nach China zudem der stark wachsende Premium-Lkw-Markt bedient. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong, China. Durch die Anwendung der Equity-Methode unter Beachtung von lokalen Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Beteiligung wird für die Bilanzierung von Sinotruk eine vom Geschäftsjahr der TRATON GROUP abweichende Berichtsperiode verwendet.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 1.436 Mio € (1.312 Mio €).

Zusammenfassende Finanzinformationen für Sinotruk auf 100 %-Basis und Überleitung auf die Bilanzwerte

Zusammenfassende Finanzinformationen für Sinotruk (auf 100 %-Basis und somit nicht angepasst an den von TRATON gehaltenen Kapitalanteil) sowie die Überleitung zum Buchwert sind in den folgenden Tabellen enthalten:

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

| in Mio € | 2020 ¹ | 2019 ¹ |
|--|-------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | 9.072 | 8.047 |
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | 538 | 627 |
| Sonstiges Ergebnis | -1 | 0 |
| Gesamtergebnis | 537 | 627 |
| Erhaltene Dividende ² | 30 | 47 |

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli des Vorjahres bis zum 30. Juni des jeweiligen Jahres.

² Dividende nach Quellensteuer

BILANZ

| in Mio € | 31.12.2020 ¹ | 31.12.2019 ¹ |
|---|-------------------------|-------------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 2.578 | 2.351 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 8.755 | 6.127 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 185 | 50 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 7.180 | 4.669 |
| Nettovermögen | 3.969 | 3.758 |
| Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert | | |
| Nettovermögen | 3.969 | 3.758 |
| Minderheiten | 405 | 379 |
| Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen | 3.564 | 3.380 |
| Anteile von TRATON (in %) | 25 | 25 |
| Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen | 891 | 845 |
| Wertminderungen | - | - |
| Geschäftswert, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen | -37 | -46 |
| Buchwert 31.12. | 854 | 799 |

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni des jeweiligen Jahres.

NAVISTAR

Navistar International Corporation (Navistar) ist ein US-amerikanischer Nutzfahrzeughersteller mit Sitz in Lisle, Illinois/USA. Zwischen Navistar und Unternehmen der TRATON GROUP bestehen Rahmenvereinbarungen für strategische Technologie- und Zulieferkooperationen sowie ein Beschaffungs-Joint-Venture.

Da TRATON auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen mit Navistar zwei von zehn Sitzen im Board of Directors zustehen und aufgrund bestehender vereinbarter Kooperationen wird die Beteiligung an Navistar im Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2020 unter „Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen“ ausgewiesen. Durch die Anwendung der Equity-Methode unter Beachtung des abweichenden Geschäftsjahres der Beteiligung sowie von lokalen Kapitalmarktvorschriften

hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen wird für die Bilanzierung von Navistar eine vom Geschäftsjahr der TRATON GROUP abweichende Berichtsperiode verwendet.

Am 7. November 2020 gab TRATON den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrages („Merger Agreement“) bekannt, wonach TRATON alle ausstehenden und nicht bereits von TRATON gehaltenen Stammaktien von Navistar zu einem Barpreis von 44,50 USD je Stammaktie erwirbt.

Zum Zeitpunkt der Einigung hielt TRATON 16,7% der ausstehenden Aktien von Navistar. Diese grundsätzliche Einigung steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Transaktion durch die Aktionärsversammlung von Navistar sowie der behördlicher Genehmigungen.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Börsenwert der Anteile an Navistar 596 Mio € (429 Mio €).

Zusammenfassende Finanzinformationen für Navistar auf 100 %-Basis und Überleitung auf die Bilanzwerte

Zusammenfassende Finanzinformationen für Navistar (auf 100 %-Basis und somit nicht angepasst an den von TRATON gehaltenen Kapitalanteil) sowie die Überleitung zum Buchwert sind in den folgenden Tabellen enthalten:

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

| in Mio € | 2020 ¹ | 2019 ¹ |
|--|-------------------|-------------------|
| Umsatzerlöse | 6.664 | 10.004 |
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -292 | 216 |
| Sonstiges Ergebnis | 212 | 7 |
| Gesamtergebnis | -80 | 223 |
| Erhaltene Dividende ² | - | - |

¹ Die Gewinn- und Verlustrechnungen für 2019 und 2020 beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. November des Vorjahres bis zum 31. Oktober des jeweiligen Jahres.

² Dividende nach Quellensteuer

BILANZ

| in Mio € | 31.12.2020 ¹ | 31.12.2019 ¹ |
|---|-------------------------|-------------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 1.765 | 1.762 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 3.921 | 4.441 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 6.072 | 6.336 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 2.888 | 3.206 |
| Nettovermögen | -3.274 | -3.339 |
| Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert | | |
| Nettovermögen | -3.274 | -3.339 |
| Minderheiten | 4 | 3 |
| Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen | -3.278 | -3.342 |
| Anteile von TRATON (in %) | 17 | 17 |
| Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen | -547 | -560 |
| Wertminderungen | - | - |
| Geschäftswert, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen | 923 | 1.007 |
| Buchwert 31.12. | 376 | 447 |

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 31. Oktober des jeweiligen Jahres.

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzelnen für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen der TRATON GROUP:

Die Buchwerte übriger assoziierter Unternehmen betragen zum 31. Dezember 2020 90 Mio € (62 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die übrigen assoziierten Unternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den assoziierten Unternehmen beziehen:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-----------|-----------|
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | 19 | 34 |
| Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführenden Geschäftsbereichen | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | -1 | -2 |
| Gesamtergebnis | 18 | 33 |

Mit Wirkung zum 28. August 2019 wurde der 49%-ige Anteil am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (RMMV) für einen Kaufpreis von 101 Mio € an die Rheinmetall AG veräußert. In diesem Zusammenhang ist der Grund für die in den Geschäftsjahren 2012 und 2013 vorgenommenen Wertminderungen auf die At-Equity-Beteiligung an der RMMV in Höhe von insgesamt 67 Mio € entfallen. Die Wertaufholung in Höhe von 67 Mio € wurde in „Übriges Finanzergebnis“ erfasst und entfällt auf das Segment Industrial Business. Der Ertrag aus Veräußerung von assoziierten Unternehmen in Höhe von 23 Mio € wird im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ausgewiesen. Der 49%-ige Anteil am logistischen Geschäftsbereich der RMMV verbleibt in der TRATON GROUP.

Es bestanden keine Eventualverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen.

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzelnen für sich genommen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen der TRATON GROUP:

Die Buchwerte der Gemeinschaftsunternehmen betragen zum 31. Dezember 2020 60 Mio € (57 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die Gemeinschaftsunternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den Gemeinschaftsunternehmen beziehen:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|----------|----------|
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | 9 | 5 |
| Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführenden Geschäftsbereichen | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | - | - |
| Gesamtergebnis | 9 | 5 |

20. Sonstige Beteiligungen

In den Sonstigen Beteiligungen sind Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie Finanzbeteiligungen enthalten.

Die nachfolgende Tabelle enthält Finanzinformationen zu erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Beteiligungen:

| in Mio € | Fair Value | | Dividenden | |
|----------------------|------------|------------|------------|------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 2020 | 2019 |
| Northvolt AB | 28 | 9 | - | - |
| TuSimple | 14 | - | - | - |
| Andere Beteiligungen | 5 | 4 | 0 | - |
| | 47 | 14 | 0 | - |

21. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

| in Mio € | Buchwert | | | Buchwert | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | kurzfristig | langfristig | 31.12.2020 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2019 |
| Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft | | | | | | |
| Kundenfinanzierung | 1.061 | 2.020 | 3.081 | 1.108 | 1.979 | 3.087 |
| Händlerfinanzierung | 372 | 3 | 374 | 393 | 1 | 393 |
| | 1.432 | 2.023 | 3.455 | 1.501 | 1.980 | 3.481 |
| Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft | 2 | - | 2 | 5 | - | 5 |
| Forderungen aus dem Finanzierungsleasinggeschäft | 1.523 | 2.760 | 4.283 | 1.614 | 2.891 | 4.506 |
| | 2.957 | 4.783 | 7.741 | 3.120 | 4.871 | 7.991 |

Forderungen aus Kundenfinanzierung umfassen im Wesentlichen Darlehen, die Direktkunden gewährt werden. Diese Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert. Forderungen aus Händlerfinanzierungen beinhalten im Wesentlichen Darlehen an Händler zur Finanzierung ihres Working Capitals. Die Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert.

Für weiterführende Informationen bezüglich „Leasinggeschäft“ und das mit Forderungen aus Finanzdienstleistungen verbundene Risikomanagement wird auf die Anhangsangabe „35. TRATON GROUP als Leasinggeber“ sowie „38. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ verwiesen.

Zum 31. Dezember 2020 beinhalten die Forderungen aus Finanzdienstleistungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 7 Mio € (10 Mio €).

22. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Positive Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten | 503 | 120 |
| Forderungen aus Darlehen (ohne Zinsen) | 15 | 25 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 370 | 324 |
| | 888 | 468 |

Derivate werden zum Fair Value bewertet. Sie dienen größtenteils der Sicherung von Währungsrisiken aus Kundenaufträgen und der Nettoliquidität. Die gestiegenen Fair Values von Derivaten spiegeln die starken Währungsschwankungen wider. Dabei ergab sich der Anstieg der positiven Fair Values von Derivaten hauptsächlich aus der Abwertung des brasilianischen Reals gegenüber dem US-Dollar, dem Euro und der schwedischen Krone sowie zusätzlich aus der Abwertung des russischen Rubels und südafrikanischen Rands gegenüber der schwedischen Krone. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe „38. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

Der Anstieg der Übrigen finanziellen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf eine Forderung gegen Navistar in Höhe von 45 Mio € (im Vorjahr bestand keine Forderung) zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2020 beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 88 Mio € (53 Mio €). Davon entfallen 9 Mio € (17 Mio €) auf Forderungen aus Darlehen.

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte | 435 | 130 |
| Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte | 453 | 338 |

23. Sonstige Forderungen

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Sonstige Steueransprüche | 670 | 849 |
| Übrige Forderungen | 450 | 498 |
| | 1.120 | 1.347 |

Zum 31. Dezember 2020 beinhalten die sonstigen Forderungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 16 Mio € (48 Mio €).

Die sonstigen Forderungen sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen.

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Sonstige langfristige Forderungen | 269 | 384 |
| Sonstige kurzfristige Forderungen | 851 | 963 |

Die Sonstigen kurzfristigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

24. Vorräte

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 620 | 656 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 415 | 496 |
| Fertige Erzeugnisse und Waren | 3.274 | 3.772 |
| Geleistete Anzahlungen | 16 | 18 |
| | 4.325 | 4.943 |

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden im Geschäftsjahr Vorräte in Höhe von 18.826 Mio € (21.469 Mio €) in den Umsatzkosten erfasst. Die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 186 Mio € (80 Mio €).

25. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber | | |
| Dritten | 1.727 | 2.000 |
| nahestehenden Unternehmen | 179 | 144 |
| | 1.906 | 2.144 |

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 5 Mio € (15 Mio €) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

26. Wertpapiere und Geldanlagen

Die Wertpapiere und Geldanlagen dienen der Liquiditätsvorsorge. Wertpapiere und Geldanlagen enthalten festverzinsliche Wertpapiere mit kurzer Laufzeit. Der Posten enthält zum 31. Dezember 2020 ferner Geldanlagen in Höhe von 2.100 Mio € (3.100 Mio €) bei der Volkswagen AG. Wertpapiere und Geldanlagen sind den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Vermögenswerten zugeordnet.

27. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestand | 1.286 | 1.283 |
| Cash Pooling Forderungen gegen PE-Gesellschaften | - | 417 |
| Cash Pooling Forderungen gegen nicht konsolidierte verbundene Unternehmen | 7 | - |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen der Volkswagen Gruppe | 421 | 213 |
| | 1.714 | 1.913 |

Im Kaufvertrag des 2018 veräußerten PE-Geschäfts hat die Volkswagen AG den Ausgleich der Cash-Pooling-Forderungen gegen PE-Gesellschaften zugesichert, sodass daraus im Vorjahr noch Forderungen resultierten.

28. Eigenkapital

ZUSAMMENSETZUNG DES EIGENKAPITALS

Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500.000.000 € und ist eingeteilt in 500.000.000 auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien, auf die jeweils ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von 1,00 € entfällt.

Sämtliche Aktien sind voll eingezahlt und haben die gleichen Dividenden-Rechte. Ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 der Satzung ausgeschlossen.

Genehmigtes Kapital

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 21. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 200.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 200.000.000 auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Dabei kann die Gewinnberechtigung neuer Aktien abweichend von § 60 Abs. 2 AktG bestimmt werden. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit der Vorstand nicht von den nachfolgenden Ermächtigungen, das Bezugsrecht mit Zustimmung des Aufsichtsrats auszuschließen,

Gebrauch macht. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats in den folgenden Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen:

- a) zum Ausgleich von infolge einer Kapitalerhöhung entstehenden Spitzenbeträgen;
- b) soweit dies erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von der Gesellschaft und/oder ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen sowie Wandelgenussrechten ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung ihrer Optionsausübungs- bzw. Wandlungspflichten zustünde;
- c) wenn die neuen Aktien gegen Bareinlagen ausgegeben werden und der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabebetrags, die möglichst zeitnah zur Platzierung der Aktien erfolgen soll, nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts gilt jedoch nur, soweit der rechnerisch auf die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder das bei Wirksamwerden dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital noch das zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital. Auf diese Begrenzung sind Aktien anzurechnen, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben wurden oder (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen oder Genussrechten mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionsausübungspflichten ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen oder Genussrechte während der Laufzeit

dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben wurden;

- d) sofern die Kapitalerhöhung zur Gewährung von Aktien gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2019 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Bedingtes Kapital

Gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 50.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Das Bedingte Kapital 2019 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 unter Tagesordnungspunkt 2 durch die Gesellschaft oder durch andere Gesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich beteiligt ist, ausgegeben werden, für den Fall, dass Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren. Die Ausgabe der Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Beschlusses zu bestimmenden Wandlungs- bzw. Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur durchgeführt, soweit Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie ausgegeben werden, am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Gewinnbeteiligung hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge

Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Volkswagen AG und der TRATON SE endete mit Ablauf des 31. Dezember 2019 gemäß § 307 AktG kraft Gesetzes.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 19.995.313 T€ (Vorjahr 20.241.380 T€) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar.

Die Veränderung der Kapitalrücklage wird im Folgenden dargestellt:

| T€ | 2020 | 2019 |
|--|-------------------|-------------------|
| Anfangsbestand 01.01. | 20.241.380 | 21.331.380 |
| Einbringung Mehrgegnung aus der Gewinnabführung durch die Volkswagen AG gemäß „Relationship Agreement“ vom 14. Juni 2019 | 53.932 | - |
| Einstellung in die freie Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die ordentliche Kapitalherabsetzung | - | 16.000.000 |
| Entnahme aus der freien Kapitalrücklage | -300.000 | -17.090.000 |
| davon Entnahme | (-300.000) | (-600.000) |
| davon Umwandlung in Grundkapital | - | (-490.000) |
| davon Umwandlung in Grundkapital | - | (-16.000.000) |
| Endbestand 31.12. | 19.995.313 | 20.241.380 |

Bei der Kapitalrücklage in Höhe von 19.995.313 T€ handelt es sich um eine freie Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

Gewinnrücklagen und Sonstiges Ergebnis

Die zum 31. Dezember 2020 ausgewiesenen Gewinnrücklagen in Höhe von -4.479 Mio € (-4.150 Mio €) stellen Beträge dar, die in Vorperioden als Ergebnisse nach Steuern erfasst wurden. Sie beinhalten zudem die Differenz zwischen dem Wert der MAN SE-Aktien zum Zeitpunkt ihrer Überführung in die TRATON SE und dem erfassten Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Im Jahr 2020 zahlte die TRATON SE ihren Aktionären eine Dividende in Höhe von 1,00 € pro Aktie. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung in Höhe von 500 Mio €. Mit der Ausschüttung eines Teils der Gewinnrücklagen der TRATON SE floss im Jahr 2019 ein Betrag in Höhe von 3.250 Mio € an die Volkswagen AG als damalige Alleinaktionärin. Dies entsprach einem Betrag von 324,99 € pro Aktie.

Zum 31. Dezember 2020 beinhaltet das Kumulierte Sonstige Ergebnis in Höhe von -3.078 Mio € (-2.727 Mio €) die kumulierten Beträge aus erfolgsneutralen Transaktionen, insbesondere Währungsumrechnungsdifferenzen und Differenzen aus der Neubewertung von Pensionsplänen. Weitere Informationen sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen.

Aufgrund des erfolgten Börsengangs der Gesellschaft endete der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der TRATON SE und der Volkswagen AG automatisch gemäß § 307 AktG zum Ende des Geschäftsjahres 2019. Folglich führte gemäß dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag die TRATON SE ihr Jahresergebnis für das Geschäftsjahr 2019 (den deutschen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach ermittelt und dem deutschen Handelsrecht unterliegend) im Jahr 2020 letztmalig an die Volkswagen AG ab. Für weitere Informationen wird auf die Anhangsangabe „43. Angaben über die Beziehungen zu nahe-stehenden Unternehmen und Personen“ verwiesen.

Für das Geschäftsjahr 2020 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE der am 30. Juni 2021 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividendenzahlung von 0,25 € je Aktie (1,00 € je Aktie) vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 125 Mio € (500 Mio €).

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Im August 2018 wurde der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE außerordentlich zum 1. Januar 2019 gekündigt. Im Anschluss an die Eintragung der Beendigung des BGAV in das Handelsregister erhielten die Minderheitsaktionäre der MAN SE nach den Bestimmungen des BGAV das Recht, ihre Aktien in einem Zeitraum von zwei Monaten der TRATON SE anzudienen. In der Folge sind im ersten Quartal 2019 1.063 Mio € für den Erwerb angedienter Aktien und Ausgleichszahlungen abgeflossen. Die in der Bilanz ausgewiesenen „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzierten sich entsprechend. Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN SE gewährten Andienungsrechte sind zum 4. März 2019 ausgelaufen. Nach Abzug der noch ausstehenden Zahlungen, die in „Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ gezeigt werden, wurde die verbleibende Verbindlichkeit in Höhe von 704 Mio € ausgebucht und direkt ins Eigenkapital umgegliedert. 230 Mio € davon entfielen auf Minderheitsanteile und entsprachen dem Buchwert des MAN-Eigenkapitals, der zum Zeitpunkt der Umgliederung nicht der TRATON SE zuzuordnen war. Der verbleibende Betrag wurde mit 459 Mio € in den Gewinnrücklagen und mit 14 Mio € im kumulierten Sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital enthalten am 31. Dezember 2020 somit im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre der MAN SE, München, zu deren Lage und Geschäftsverlauf die folgende Tabelle weiterführende Informationen enthält:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Anteilsquote der Minderheitsanteile (in %) | 5,64 | 5,64 |
| Langfristige Vermögenswerte | 13.541 | 13.281 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 4.549 | 5.565 |
| Gesamtvermögen am 31.12. | 18.090 | 18.846 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 5.055 | 5.414 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | 7.099 | 7.384 |
| Gesamtsschulden am 31.12. | 12.154 | 12.798 |
| Nettovermögen | 5.936 | 6.048 |
| Buchwert der Minderheitsanteile | 335 | 341 |
| Umsatz | 10.838 | 12.663 |
| Ergebnis nach Steuern | -432 | 712 |
| Sonstiges Ergebnis | 365 | -348 |
| Gesamtergebnis | -67 | 363 |
| Den Minderheitsanteilen zurechenbares Ergebnis nach Steuern | -24 | 40 |
| Den Minderheitsanteilen zurechenbares Sonstiges Ergebnis nach Steuern | 21 | -20 |
| Den Minderheitsanteilen zugewiesene Dividenden | 1 | - |
| Cashflow aus der Geschäftstätigkeit | 570 | 515 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -510 | 1.248 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -524 | -1.741 |
| Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | -533 | 24 |

29. Finanzverbindlichkeiten

Die Aufgliederung der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|---------------|---------------|
| Anleihen | 7.170 | 6.409 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 3.001 | 3.198 |
| Verbindlichkeiten aus Cash Pooling | 31 | 570 |
| Leasingverbindlichkeiten | 1.047 | 1.077 |
| Darlehen und übrige Verbindlichkeiten | 1.050 | 1.244 |
| | 12.298 | 12.497 |

Finanzverbindlichkeiten aus Anleihen beziehen sich im Wesentlichen auf European Medium Term Notes (EMTN). Die Ausgabe von Anleihen im Jahr 2020 betrug 2.993 Mio € (3.082 Mio €) und bezog sich vornehmlich auf EMTN. Sie dienen den Finanzierungsaktivitäten im Segment Financial Services.

Darlehen und übrige Verbindlichkeiten beinhalten Darlehen der Volkswagen AG in Höhe von 1.000 Mio € (1.000 Mio €).

Im Cash Pooling sind im Vorjahr Finanzverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des 2018 veräußerten PE-Geschäfts von 540 Mio € enthalten.

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 5.914 | 5.966 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 6.384 | 6.531 |

30. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen | 3.439 | 3.634 |
| Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag und Steuerumlageverfahren mit der Volkswagen AG | – | 1.404 |
| Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten | 225 | 214 |
| Zinsverbindlichkeiten | 45 | 61 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 174 | 128 |
| | 3.882 | 5.441 |

Die Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen stammen aus Verkäufen von Nutzfahrzeugen, die aufgrund einer Rückkaufvereinbarung als Operating-Leasing-verhältnis bilanziert werden.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten. Weil diese Instrumente vornehmlich zur Absicherung des Währungsrisikos von Kundenbestellungen und der Nettoliquidität zum Einsatz kommen, werden sie sich mit gegenläufigen Effekten des Basiswerts ausgleichen. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe „38. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

Bezüglich der Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag verweisen wir auf die Anhangsangabe „28. Eigenkapital – Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge“ und auf die Anhangsangabe „43. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 2.321 | 2.604 |
| Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 1.561 | 2.837 |

31. Sonstige Verbindlichkeiten

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte | 2.333 | 2.526 |
| Vertragsverbindlichkeiten | 1.284 | 1.232 |
| Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung | 653 | 746 |
| Verbindlichkeiten aus übrigen Steuern | 440 | 369 |
| Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit | 174 | 179 |
| Übrige sonstige Verbindlichkeiten | 645 | 607 |
| | 5.529 | 5.660 |

In den sonstigen Verbindlichkeiten wirken insbesondere die Verbindlichkeiten aus Buy-Back-Geschäften.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Sonstige langfristige Verbindlichkeiten | 1.903 | 2.034 |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten | 3.626 | 3.626 |

Die folgende Tabelle erläutert die Veränderung der Vertragsverbindlichkeiten im Berichtszeitraum:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Vertragsverbindlichkeiten zum 01.01. | 1.232 | 1.124 |
| Zugänge und Abgänge | 95 | 86 |
| Anpassungen der Währungsumrechnung | -44 | 22 |
| Vertragsverbindlichkeiten zum 31.12. | 1.284 | 1.232 |

32. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die TRATON GROUP gewährt ihren Mitarbeitern Altersversorgungsleistungen entsprechend den landesspezifischen Gegebenheiten in Form von leistungs- oder beitragsorientierten Pensionsplänen.

BEITRAGSORIENTIERTE PLÄNE IN DER TRATON GROUP

Bei beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) werden aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche oder private Versorgungsträger gezahlt. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2020 in der TRATON GROUP auf insgesamt 310 Mio € (330 Mio €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 107 Mio € (118 Mio €) geleistet. Daneben sind hier im Wesentlichen schwedische beitragsorientierte Versorgungspläne bzw. leistungsorientierte gemeinschaftliche Pensionspläne, die als beitragsorientierte Pensionspläne bilanziert werden (siehe Abschnitt „Gemeinschaftliche Pläne“) enthalten.

GEMEINSCHAFTLICHE PLÄNE

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren in der TRATON GROUP in Großbritannien, in Schweden, in der Schweiz und in den Niederlanden. Hierbei handelt es sich mehrheitlich um leistungsorientierte Pläne.

Ein geringer Teil dieser gemeinschaftlichen Pensionspläne wird als beitragsorientierter Plan bilanziert, da die TRATON GROUP keine Möglichkeit hat, die für eine

Bilanzierung als leistungsorientierter Plan notwendigen Informationen zu erhalten. Dies gilt für die niederländischen Pensionskassen „Pensioenfonds Metaal en Techniek“ und „Bedrijfstakpensioenfonds Metal Elektro“, die von MN Services betreut werden, sowie für den Teil der schwedischen ITP-Betriebsrenten, die vom Rentenversicherer „Alecta“ betreut werden. Die Versicherungsverpflichtungen Alectas werden anhand versicherungsmathematischer Methoden und Annahmen errechnet. Diese Methoden und Annahmen weichen von denen ab, die gemäß IAS 19 für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne erforderlich sind.

Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt.

Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2021 betragen 28 Mio €. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet die TRATON GROUP nur in einem sehr beschränkten Maße für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Bei den als beitragsorientierter Plan bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen der TRATON GROUP an den Gesamtverpflichtungen gering.

LEISTUNGSORIENTIERTE PLÄNE IN DER TRATON GROUP

Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen der TRATON GROUP umfasst nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne, die zu einem nennenswerten Teil über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden.

Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

Pläne bei Scania in Schweden

Mitarbeiter von Scania in Schweden sind in Pensionspläne für die Zeit nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses eingebunden, die Altersrenten, Vorruhestandsrenten, Hinterbliebenenabsicherung, Gesundheitsfürsorge und Abfindungszahlungen leisten.

Für Angestellte der Jahrgänge vor 1979 greift der leistungsorientierte ITP2, der durch bilanzielle Rückstellungen und seit 2019 teilweise auch durch Pensionsvermögen finanziert und durch Kreditversicherungen bei Försäkringsbolaget PRI Pensionsga-

ranti abgesichert ist, einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVaG), der den Plan auch betreut. Die externe Kapitaldeckung erfolgt über eine Stiftung (Pensionsstiftelse). Zum 31. Dezember 2020 betrug der Marktwert des Pensionsvermögens 152 Mio € (95 Mio €). Ein weiterer Teil des ITP2 ist durch Beiträge an den Rentenversicherer „Alecta“ abgesichert (siehe Abschnitt „**Gemeinschaftliche Pläne**“).

Neben diesen Verpflichtungen bestehen auch leistungsorientierte Verpflichtungen für Arbeiter im Vorruhestand, die das 62. Lebensjahr erreicht haben und 30 Jahre im Unternehmen beschäftigt waren bzw. die das 63. Lebensjahr erreicht und 25 Jahre für das Unternehmen beschäftigt waren, sowie für eine begrenzte Anzahl von ehemaligen Führungskräften.

Für die Verpflichtungen, die nur durch bilanzielle Rückstellungen finanziert werden, trägt das Unternehmen die mit lebenslangen Pensionsleistungen verbundenen Risiken.

Pläne bei der TRATON Holding und MAN in Deutschland

Als eines der wesentlichen Elemente der Vergütungspolitik gewähren die TRATON Holding und die deutschen Gesellschaften der MAN Gruppe ihren inländischen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Diese bietet eine verlässliche Zusatzversorgung im Ruhestand sowie einen Risikoschutz für Invalidität und Todesfall.

Im Rahmen der aktuellen Versorgungswerke erhalten die aktiven Mitarbeiter an ihre Bezüge gekoppelte Arbeitgeberbeiträge und haben darüber hinaus die Möglichkeit, durch – im Tarifbereich arbeitgebergeförderte – Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Durch die arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Beitragszahlungen sowie die am Kapitalmarkt erzielten Erträge aus der Kapitalanlage wird während des aktiven Dienstes ein Versorgungskapital aufgebaut, das im Ruhestand als Einmalzahlung oder in Raten ausgezahlt wird oder in bestimmten Fällen verrentet werden kann. Im Rahmen der Kapitalanlage werden die Anlagerisiken der Mitarbeiter mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (Life-Cycle-Konzept). Die Wertentwicklung des Versorgungskapitals leitet sich aus der Rendite der Kapitalanlagen ab. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wird bei Renteneintritt mindestens die Summe der für den Mitarbeiter einbezahlten Beiträge ausbezahlt.

Ehemalige Mitarbeiter, Rentner oder mit unverfallbaren Ansprüchen ausgeschiedene Mitarbeiter haben auch Versorgungsansprüche aus geschlossenen Versorgungswerken, die auf die Gewährung lebenslanger Rentenzahlungen ausgerichtet sind. Mit diesen Zusagen sind die üblichen Lebensdauer- und Inflationsrisiken verbunden, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das inländische Pensionsvermögen wird durch den MAN Pension Trust e.V. bzw. die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG verwaltet. Dieses Vermögen ist unwiderruflich dem Zugriff der Konzerngesellschaften entzogen und darf ausschließlich für laufende Versorgungsleistungen oder für Ansprüche der Mitarbeiter im Insolvenzfall verwendet werden. Die ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung des Treuhandvermögens werden von unternehmensfremden Treuhändern überwacht. Die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG unterliegt zudem der Überwachung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Das Pensionsvermögen wird durch professionelle Investmentmanager nach vom Anlageausschuss der MAN vorgegebenen Anlagerichtlinien investiert. Die strategische Allokation des Pensionsvermögens basiert auf in regelmäßigen Abständen durchgeführten Asset-Liability-Management-Studien.

Der Erwerb von durch Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begebenen Wertpapieren sowie Investments in eigengenutzte Immobilien ist grundsätzlich unzulässig.

Pläne in anderen Ländern

Mitarbeiter in Großbritannien, in der Schweiz und in Brasilien erhalten Versorgungsleistungen aus leistungsorientierten, fondsfinanzierten Pensionsplänen.

Die lebenslange Renten gewährenden Pensionspläne in Großbritannien sind für Neueintritte und für den Erwerb weiterer Ansprüche geschlossen. Für die Verwaltung der Pensionspläne einschließlich der Kapitalanlage sind Trustee Boards zuständig, die professionelle Administratoren und Berater mandatiert haben. Regelmäßige Asset-Liability-Management-Studien bilden die Basis für das Kapitalanlage- und Risikomanagement. Das Kapitalanlagerisiko wird bei MAN im Rahmen einer definierten Risiko-Reduktionsstrategie bei sich verbessernden Finanzierungsquoten sukzessive reduziert.

Mitarbeiter in der Schweiz bauen über Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge bei überbetrieblichen (MAN) oder betrieblichen Versorgungsträgern (Scania) Ansprüche auf, welche zum Renteneintritt zu den dann gültigen Bedingungen in eine lebenslange Rente gewandelt werden. Die Versorgungswerke werden konservativ auf Basis staatlicher Vorgaben geführt. Sofern die Ansprüche aufgrund negativer Marktentwicklungen nicht mehr durch Kapital gedeckt sind, können Sanierungsbeiträge von den angeschlossenen Arbeitgebern und ihren Mitarbeitern erhoben werden.

Mitarbeiter in Brasilien haben Ansprüche aus leistungsorientierten, weitgehend ausfinanzierten Pensionsplänen und Ansprüche aus rückstellungsfinanzierten Gesundheitsvorsorgeplänen.

Darüber hinaus werden in weiteren Ländern Pensionspläne mit geringem Leistungsumfang unterhalten bzw. obligatorische Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährt. Diese Leistungen sind vollständig (Niederlande) oder teilweise mit Kapital unterlegt (Belgien, Frankreich, Indien) bzw. nur rückstellungsfinanziert (Österreich, Türkei, Polen, Italien).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen | 3.460 | 3.261 |
| Fair Value des Planvermögens | 2.022 | 1.888 |
| Finanzierungsstatus (Saldo) | 1.438 | 1.373 |
| Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen | 387 | 390 |
| Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanziert | 2 | 1 |
| Bilanzwerte | 1.827 | 1.765 |
| davon Pensionsrückstellungen | 1.828 | 1.769 |
| davon Sonstige Vermögenswerte | 0 | 4 |

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

| in % | Deutschland | | Schweden | | Andere Länder | |
|-------------------------------|-------------|------|----------|------|---------------|------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Diskontierungszinssatz 31.12. | 0,5 | 0,9 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 2,0 |
| Entgelttrend | 3,0 | 3,7 | 2,3 | 2,5 | 1,2 | 1,3 |
| Rententrend | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,8 | 1,0 | 0,9 |
| Fluktuationsrate | 2,6 | 4,2 | 4,8 | 4,8 | 3,8 | 2,9 |

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden. Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in den Ländern jeweils die aktuellen Sterbetafeln berücksichtigt. Für Deutschland wurden für die TRATON SE, die TB Digital Services GmbH sowie die MAN-Gesellschaften die Richttafeln 2005 G von Prof. Klaus Heubeck an MAN-spezifische Erfahrungswerte, zuletzt im Jahr 2017, angepasst und stellen somit die Sterblichkeit in der TRATON GROUP besser dar als die Sterbetafeln RT2018G. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität (AA) bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriereschritten berücksichtigen. Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierenten Anpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung. Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Bilanzwerte am 01.01. | 1.765 | 1.493 |
| Laufender Dienstaufwand | 114 | 98 |
| Nettozinsaufwand | 26 | 37 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen | -11 | 2 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen | 129 | 402 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen | 15 | 67 |
| Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen | -77 | -122 |
| Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags | 1 | -3 |
| Arbeitgeberbeiträge an den Fonds | -123 | -140 |
| Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds | 5 | 6 |
| Rentenzahlungen aus Firmenvermögen | -40 | -50 |
| Rentenzahlungen aus dem Fonds | - | -2 |
| Nachzuverrechnender Dienstaufwand (inklusive Plankürzung) | -1 | -1 |
| Gewinne (-) oder Verluste (+) aus der Planabgeltung | - | 0 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | -3 |
| Sonstige Veränderungen | -1 | -1 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | 26 | -18 |
| Bilanzwerte am 31.12. | 1.827 | 1.765 |

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Barwert der Verpflichtungen am 01.01. | 3.651 | 3.135 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 114 | 98 |
| Zinsaufwand | 46 | 67 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen | -11 | 2 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen | 129 | 402 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen | 15 | 67 |
| Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds | 8 | 8 |
| Rentenzahlungen aus Firmenvermögen | -40 | -50 |
| Rentenzahlungen aus dem Fonds | -74 | -72 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) | -1 | -1 |
| Gewinne (-) oder Verluste (+) aus der Planabgeltung | - | 0 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 2 | -7 |
| Sonstige Veränderungen | -1 | -1 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | 11 | 3 |
| Barwert der Verpflichtungen am 31.12. | 3.848 | 3.651 |

Von der DBO entfallen 1.242 Mio € (1.127 Mio €) auf die Pläne von Scania in Schweden, und weitere 1.758 Mio € (1.694 Mio €) auf die Pläne von MAN und der TRATON Holding in Deutschland.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen gehabt:

| Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls | 31.12.2020 | | 31.12.2019 | | |
|---|--------------------------------|------------------|------------|------------------|------|
| | in Mio € | Veränderung in % | in Mio € | Veränderung in % | |
| Diskontierungszinssatz | um 0,5 Prozentpunkte höher | 3.567 | -7,3 | 3.388 | -7,2 |
| | um 0,5 Prozentpunkte niedriger | 4.166 | 8,3 | 3.950 | 8,2 |
| Rententrend | um 0,5 Prozentpunkte höher | 4.009 | 4,2 | 3.804 | 4,2 |
| | um 0,5 Prozentpunkte niedriger | 3.720 | -3,3 | 3.527 | -3,4 |
| Entgelttrend | um 0,5 Prozentpunkte höher | 3.947 | 2,6 | 3.742 | 2,5 |
| | um 0,5 Prozentpunkte niedriger | 3.759 | -2,3 | 3.570 | -2,2 |
| Lebenserwartung | um ein Jahr länger | 3.988 | 3,6 | 3.776 | 3,4 |

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt. Zur Untersuchung der Sensitivität des Anwartschaftsbarwerts gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurde im Rahmen einer Vergleichsberechnung das Lebensalter der Anspruchsberechtigten um ein Jahr reduziert. Die auf Basis der Anwartschaftsbarwerte gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen beträgt 16 Jahre (16 Jahre).

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen anhand der Aufteilung des Barwerts der Verpflichtungen nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres | 101 | 101 |
| Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren | 483 | 461 |
| Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren | 3.264 | 3.089 |
| | 3.848 | 3.651 |

Die Entwicklung des Planvermögens wird aus folgender Tabelle ersichtlich:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Fair Value des Planvermögens am 01.01. | 1.888 | 1.647 |
| Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses | 19 | 30 |
| Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen | 77 | 122 |
| Arbeitgeberbeiträge an den Fonds | 123 | 140 |
| Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds | 3 | 2 |
| Rentenzahlungen aus dem Fonds | -74 | -70 |
| Gewinne (+) oder Verluste (-) aus der Planabgeltung | - | - |
| Konsolidierungskreisänderungen | 1 | -5 |
| Sonstige Veränderungen | -1 | 0 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | -14 | 21 |
| Fair Value des Planvermögens am 31.12. | 2.022 | 1.888 |

Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen werden im nächsten Jahr voraussichtlich 91 Mio € (117 Mio €) betragen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

| in Mio € | 31.12.2020 | | | 31.12.2019 | | |
|---|---|--|--------------|---|--|--------------|
| | Markt- preis- notierung in einem aktiven Markt | Keine Markt- preis- notierung in einem aktiven Markt | Gesamt | Markt- preis- notierung in einem aktiven Markt | Keine Markt- preis- notierung in einem aktiven Markt | Gesamt |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente | 63 | - | 63 | 44 | - | 44 |
| Eigenkapitalinstrumente | 112 | - | 112 | 119 | - | 119 |
| Schuldinstrumente | 83 | - | 83 | 74 | 5 | 79 |
| Direktinvestitionen in Immobilien | - | 5 | 5 | - | 4 | 4 |
| Aktienfonds | 550 | 1 | 551 | 474 | 1 | 474 |
| Rentenfonds | 768 | 5 | 773 | 587 | 0 | 587 |
| Immobilienfonds | 117 | - | 117 | 92 | - | 92 |
| Sonstige Fonds | 36 | 24 | 60 | 11 | 19 | 30 |
| Sonstiges | 5 | 253 | 258 | 13 | 445 | 458 |
| Planvermögen zum Fair Value | 1.735 | 287 | 2.022 | 1.414 | 474 | 1.888 |

Zum Planvermögen gehören zum 31. Dezember 2020 auch Investitionen innerhalb der TRATON GROUP in Höhe von 9 Mio €, wobei 5 Mio € auf Finanzpositionen und 5 Mio € auf Nichtfinanzpositionen entfallen (9 Mio €, 5 Mio € finanziell und 4 Mio € nichtfinanziell).

Die Entwicklung der Auswirkungen der Obergrenze stellt sich wie folgt dar:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|----------|----------|
| Effekte der Vermögensobergrenze zum 01.01. | 1 | 4 |
| Zinsaufwendungen | 0 | 0 |
| Veränderung im nicht als Vermögenswert angesetzten Betrag aufgrund der Obergrenze gemäß IAS 19 | 1 | -3 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | 0 | 0 |
| Effekte der Vermögensobergrenze zum 31.12. | 2 | 1 |

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-------------|-------------|
| Laufender Dienstzeitaufwand | -114 | -98 |
| Nettozinsaufwand | -26 | -37 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) | 1 | 1 |
| Gewinne (+)/Verluste (-) aus der Planabgeltung | - | 0 |
| Saldo der in der GuV ausgewiesenen Aufwendungen (-) und Erträge (+) | -139 | -134 |

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten. Die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

33. Sonstige Rückstellungen

| in Mio € | Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft | Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern | Prozess- und Rechtsrisiken | Übrige Rückstellungen | Gesamt |
|---|--|--|----------------------------|-----------------------|--------------|
| Stand am 01.01.2020 | 1.076 | 222 | 440 | 358 | 2.094 |
| Währungsanpassung | -35 | -1 | -2 | -30 | -68 |
| Verbrauch | -370 | -57 | -7 | -121 | -555 |
| Zuführung/Neubildung | 552 | 95 | 25 | 261 | 933 |
| Aufzinsungseffekt/Effekte aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes | -7 | 0 | - | 0 | -7 |
| Auflösung | -85 | -6 | -10 | -17 | -117 |
| Stand am 31.12.2020 | 1.129 | 253 | 446 | 452 | 2.280 |
| davon kurzfristig | 572 | 64 | 20 | 321 | 977 |
| davon langfristig | 558 | 189 | 426 | 131 | 1.304 |

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen abdecken. Diese enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Gewährleistungen sowie gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Rückstellungen für Gewährleistungen ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs. Des Weiteren sind Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen aus Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern werden u.a. für Jubiläumswendungen, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken sind im Wesentlichen auf das Kartellrechtsverfahren zurückzuführen, das die Europäische Kommission 2011 gegen europäische Lkw-Hersteller eingeleitet hat. Darüber hinaus enthalten die Prozess- und Rechtsrisiken Vorsorgen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften der TRATON GROUP national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken sowie zum Kartellrechtsverfahren befinden sich in der Anhangsangabe „41. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die sich aus dem operativen Geschäft ergeben und in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden unter den Übrigen Rückstellungen auch Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten für Verkehrssteuern und sonstige Steuern erfasst. Die Übrigen Rückstellungen enthalten zum 31. Dezember 2020 darüber hinaus Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 18 Mio € (6 Mio €).

34. TRATON GROUP als Leasingnehmer

Die TRATON GROUP tritt in vielen Bereichen des Unternehmens als Leasingnehmer auf. Gegenstand dieser Geschäfte ist im Wesentlichen das Anmieten von Immobilien, Büroausstattung, Pkw und sonstigen Produktionsmitteln. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen werden in der Bilanz in den Sachanlagen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

| in Mio € | In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte | In Technischen Anlagen und Maschinen enthaltene Nutzungsrechte | In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Nutzungsrechte | Nutzungsrechte Gesamt |
|--|--|--|--|-----------------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten | | | | |
| Stand am 01.01.2020 | 1.013 | 1 | 230 | 1.243 |
| Währungsanpassung | -28 | 0 | -4 | -31 |
| Zugänge | 172 | 0 | 65 | 238 |
| Abgänge | -43 | 0 | -49 | -92 |
| Stand am 31.12.2020 | 1.114 | 1 | 243 | 1.358 |
| Abschreibungen | | | | |
| Stand am 01.01.2020 | 126 | 0 | 68 | 195 |
| Währungsanpassung | -5 | 0 | -1 | -7 |
| Zugänge | | | | |
| Abschreibungen | 135 | 0 | 83 | 218 |
| Zugänge | | | | |
| Wertminderungen | 6 | - | 1 | 6 |
| Abgänge | -20 | 0 | -41 | -61 |
| Stand am 31.12.2020 | 242 | 0 | 109 | 351 |
| Buchwert am 31.12.2020 | 872 | 1 | 134 | 1.007 |

ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2019

| in Mio € | In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte | In Technischen Anlagen und Maschinen enthaltene Nutzungsrechte | In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Nutzungsrechte | Nutzungsrechte Gesamt |
|--|--|--|--|-----------------------|
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten | | | | |
| Stand am 01.01.2019 | 881 | 0 | 144 | 1.025 |
| Währungsanpassung | 4 | 0 | 0 | 4 |
| Veränderungen | | | | |
| Konsolidierungskreis | 2 | - | 0 | 2 |
| Zugänge | 171 | 0 | 92 | 264 |
| Abgänge | -46 | 0 | -5 | -51 |
| Stand am 31.12.2019 | 1.013 | 1 | 230 | 1.243 |
| Abschreibungen | | | | |
| Stand am 01.01.2019 | 0 | - | 1 | 2 |
| Währungsanpassung | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Veränderungen | | | | |
| Konsolidierungskreis | 1 | - | 0 | 1 |
| Zugänge | | | | |
| Abschreibungen | 127 | 0 | 69 | 197 |
| Abgänge | -3 | 0 | -3 | -5 |
| Stand am 31.12.2019 | 126 | 0 | 68 | 195 |
| Buchwert am 31.12.2019 | 886 | 1 | 162 | 1.049 |

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeiten liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert. Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über die vertraglichen Fälligkeiten dieser Verbindlichkeiten:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---------------------------------------|------------|------------|
| Finanzverbindlichkeiten – langfristig | 856 | 877 |
| Finanzverbindlichkeiten – kurzfristig | 192 | 200 |

Die Leasingverbindlichkeiten weisen, unter Berücksichtigung zukünftig zu zahlender Zinsen, folgende Fälligkeitsstruktur auf:

| Stand am 31.12.2020 in Mio € | Vertragliche Fälligkeiten | | | Gesamt |
|---------------------------------|---------------------------|-------------|---------|--------|
| | 2021 | 2022 – 2025 | ab 2026 | |
| Leasingverbindlichkeiten | 219 | 589 | 417 | 1.224 |

| Stand am 31.12.2019 in Mio € | Vertragliche Fälligkeiten | | | Gesamt |
|---------------------------------|---------------------------|-------------|---------|--------|
| | 2020 | 2021 – 2024 | ab 2025 | |
| Leasingverbindlichkeiten | 232 | 593 | 462 | 1.287 |

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 32 Mio € (37 Mio €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für geringwertige Leasinggegenstände betragen im Geschäftsjahr 43 Mio € (45 Mio €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 13 Mio € (31 Mio €) betragen.

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Gesamtzahlungsmittelabfluss von 299 Mio € (287 Mio €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über mögliche, zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverbindlichkeiten, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von | | |
| Verlängerungsoptionen | 463 | 496 |
| Kündigungsoptionen | 1 | 0 |
| Leasingverhältnisse, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung) | 45 | 58 |

35. TRATON GROUP als Leasinggeber

Die TRATON GROUP tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Nutzfahrzeuge, daneben auch Grundstücke und Gebäude sowie Technische Anlagen und Maschinen. Dabei werden veräußerte Fahrzeuge, die mit einer Rückkaufverpflichtung ausgestattet sind, ebenfalls als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Der bei Veräußerung realisierte Kaufpreis wird abzüglich des Barwerts des Rückkaufpreises ratierlich über die Laufzeit des Leasingverhältnisses im Gewinn oder Verlust erfasst. Der zugrunde liegende Vermögenswert wird weiterhin in der Bilanz erfasst.

OPERATING-LEASINGVERHÄLTNISSE

Aus den ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

| Stand am 31.12.2020 | | | | | | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|---------|--------|
| in Mio € | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | ab 2026 | Gesamt |
| Leasingzahlungen | 479 | 271 | 171 | 81 | 37 | 29 | 1.069 |

| Stand am 31.12.2019 | | | | | | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|---------|--------|
| in Mio € | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | ab 2025 | Gesamt |
| Leasingzahlungen | 413 | 310 | 201 | 103 | 43 | 29 | 1.099 |

Die Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen gliedern sich wie folgt:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Leasingerträge | 1.256 | 1.270 |
| Erträge aus variablen Leasingzahlungen | 0 | 0 |
| Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen | 1.257 | 1.270 |

Die Entwicklung der im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermieteten Vermögenswerte findet sich in Anhangsangabe „18. Vermietete Vermögenswerte“.

FINANZIERUNGSLIASINGVERHÄLTNISSE

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen betreffen Nutzfahrzeugleasingverträge. Diese werden in Höhe des Nettoinvestitionswerts angesetzt. Der Ausweis erfolgt unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Der Nettoinvestitionswert verringerte sich im Geschäftsjahr um 186 Mio € (Vorjahr: Anstieg um 430 Mio €) was hauptsächlich auf die rückläufige Geschäftsentwicklung des Segments Financial Services zurückzuführen war.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt TRATON durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen, die gemäß den Vorschriften des IFRS 9 gebildet werden, in vollem Umfang Rechnung. Die Zinserträge aus der Nettoinvestition der Finanzierungsleasingverhältnisse belaufen sich auf 189 Mio € (205 Mio €) und werden in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen entstand im Geschäftsjahr ein Veräußerungsgewinn von 136 Mio €.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DER LEASINGZAHLUNGEN AUS FINANZIERUNGSLIASINGVERTRÄGEN

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Nicht abgezinste Leasingzahlungen | 4.701 | 4.917 |
| Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge | -302 | -331 |
| Nettoinvestitionswert | 4.399 | 4.586 |
| Risikovorsorge auf Leasingforderungen | -116 | -80 |
| Buchwert | 4.283 | 4.506 |

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinnten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

| Stand am 31.12.2020 | | | | | | | |
|---------------------|-------|-------|------|------|------|---------|--------|
| in Mio € | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | ab 2026 | Gesamt |
| Leasingzahlungen | 1.704 | 1.243 | 850 | 492 | 228 | 185 | 4.701 |

| Stand am 31.12.2019 | | | | | | | |
|---------------------|-------|-------|------|------|------|---------|--------|
| in Mio € | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | ab 2025 | Gesamt |
| Leasingzahlungen | 1.812 | 1.325 | 924 | 531 | 226 | 99 | 4.917 |

36. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft sowie aus der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit. Die dabei betrachteten Flüssigen Mittel entsprechen dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ (siehe Anhangsangabe „27. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“).

Die auf Änderungen der Wechselkurse beruhende Veränderung der Flüssigen Mittel wird gesondert ausgewiesen. Die Ermittlung der Cashflows aus der Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen und Wertminderungen) und Erträge sowie das Ergebnis aus Anlagenabgängen bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten in Fremdwährung sowie aus Fair-Value-Änderungen von derivativen Finanzinstrumenten (siehe Anhangsangabe „13. Übriges Finanzergebnis“). Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen. Einzahlungen aus diesen Positionen werden gegengerechnet. Einzahlungen aus der Veräußerung von Tochterunternehmen werden abzüglich der veräußerten flüssigen Mittel zum Veräußerungszeitpunkt dargestellt. Beim Erwerb von Tochterunternehmen werden die erworbenen flüssigen Mittel vom gezahlten Kaufpreis in Abzug gebracht.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelab- und zuflüssen aus Gewinnabführungen bzw. Verlustübernahmen durch die Volkswagen AG auch die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen und der Begebung von Anleihen sowie die Abflüsse aus der Rückzahlung von Anleihen und die Veränderung der übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten. Im Geschäftsjahr 2020 war zudem erstmalig eine Dividendenausschüttung enthalten.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Kapitalflussrechnung enthalten Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzanlagen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Bereitgestellte Kontokorrentkredite werden nicht als Bestandteil der Flüssigen Mittel in der Kapitalflussrechnung gesehen, sondern bei Inanspruchnahme im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit sind 2020 erhaltene Zinsen in Höhe von 427 Mio € (467 Mio €) und gezahlte Zinsen in Höhe von 338 Mio € (433 Mio €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit 2020 Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 36 Mio € (65 Mio €) enthalten. Im Jahr 2020 sind wie im Vorjahr keine Dividenden aus Finanzbeteiligungen und Sonstigen Beteiligungen geflossen.

Auf Grundlage des bis Ende 2019 bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Volkswagen AG und der TRATON SE wurde 2020 der Gewinn für 2019 in Höhe von 1.404 Mio € an die Volkswagen AG abgeführt. Im Vorjahr hat die Volkswagen AG den Verlust in Höhe von 4.161 Mio € übernommen.

Die folgende Überleitung zeigt die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten, aufgeteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen.

| in Mio € | 01.01.2020 | Zahlungs- wirksame Veränderungen | Zahlungsunwirksame Veränderungen | | | 31.12.2020 |
|---|---------------|--|----------------------------------|---|------------------------|----------------|
| | | | Währungskurs- änderungen | Änderungen Konsolidier- ungskreis | Sonstige Änderungen | |
| Anleihen | 6.409 | 698 | 63 | - | - | 7.170 |
| Sonstiger Kreditstand | 5.012 | -713 | -218 | 1 | - | 4.081 |
| Leasingverbindlichkeiten | 1.077 | -211 | -26 | -1 | 207 | 1.047 |
| Kreditstand | 12.497 | -226 | -181 | 1 | 207 | 12.298 |
| Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte | - | 2 | - | - | -2 | 0 |
| Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit ⁵ | 89 | 202 | 24 | - | -703 | -388 |
| Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit | 12.586 | -22 | -157 | 1 | -497 | -11.911 |

| in Mio € | 01.01.2019 | Effekt aus der Erst- anwendung von IFRS 16 | 01.01.2019 (nach IFRS 16 Restatement) | Zahlungs- wirksame Veränderungen | Zahlungsunwirksame Veränderungen | | | 31.12.2019 |
|---|---------------|---|---|--|----------------------------------|---|------------------------|---------------|
| | | | | | Währungskurs- änderungen | Änderungen Konsolidier- ungskreis | Sonstige Änderungen | |
| Anleihen | 4.820 | - | 4.820 | 1.618 | -29 | - | - | 6.409 |
| Sonstiger Kreditstand | 5.993 | - | 5.993 | -971 | -14 | 3 | - | 5.012 |
| Leasingverbindlichkeiten ¹ | 1 | 1.034 | 1.035 | -181 | 3 | 2 | 218 | 1.077 |
| Kreditstand | 10.814 | 1.034 | 11.848 | 466 | -40 | 5 | 218 | 12.497 |
| Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte ² | 1.827 | - | 1.827 | -1.109 | - | - | -718 | - |
| Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit ³ | 18 | - | 18 | -87 | 0 | - | 158 | 89 |
| Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit | 12.659 | 1.034 | 13.693 | -729 | -40 | 5 | -343 | 12.586 |

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

2 Die sonstigen Änderungen der Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechte enthalten im Wesentlichen die Umgliederung der verbliebenen Verbindlichkeit ins Eigenkapital, nachdem die gewährten Andienungsrechte am 4. März 2019 ausgelaufen sind.

3 Die sonstigen Änderungen der Währungsderivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit resultieren aus der Veränderungen des Zeitwerts.

37. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7

KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

In der TRATON GROUP werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen sowie
- Finanzinstrumente, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Zu den Finanzinstrumenten, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind, gehören neben Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen auch Forderungen aus dem Leasinggeschäft und Leasingverbindlichkeiten.

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Nettogewinne und -verluste: | | |
| Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente | 546 | -258 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | -503 | 435 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | -257 | -367 |

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|--|-----------|------------|
| Gewinne aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten | 0 | 5 |
| Verluste aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten | -5 | -35 |
| Gewinne/Verluste aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten | -5 | -30 |

Nettogewinne und -verluste aus Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzen sich aus derivativen Finanzinstrumenten zusammen, die nicht in einer Sicherungsbeziehung enthalten sind.

Die Nettoergebnisse aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten sowie finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, inklusive Effekten aus der Währungsumrechnung. Darüber hinaus sind in den Nettoergebnissen aus diesen Vermögenswerten Wertminderungen und entsprechende Wertaufholungen enthalten.

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Zinserträge: | | |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte | 186 | 208 |
| Zinsaufwendungen: | | |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten | -189 | -205 |

Zinserträge auf wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte sind aufgrund des zumeist kurzfristig zu erwartenden Zahlungseingangs von untergeordneter Bedeutung.

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|---------------|---------------|
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte | 9.538 | 11.063 |
| Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente) | 47 | 14 |
| Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Vermögenswerte | 528 | 114 |
| Summe finanzielle Vermögenswerte | 10.112 | 11.191 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten | 17.677 | 19.120 |
| Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Verbindlichkeiten | 95 | 197 |
| Summe finanzielle Verbindlichkeiten | 17.772 | 19.316 |

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

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

Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wird durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzins ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten grundsätzlich dem Bilanzwert gleichgesetzt.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2020

| in Mio € | Zum Fair Value bewertet | | Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet | | Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen | Keiner Bewertungskategorie zugeordnet | Bilanzposten zum 31.12.2020 |
|--|-------------------------|----------------|--|------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|
| | Erfolgsneutral | Erfolgswirksam | Buchwert | Fair Value | Buchwert | Buchwert | |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | | | | |
| Sonstige Beteiligungen | 47 | - | - | - | - | 25 | 72 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | - | - | 2.023 | 2.033 | - | 2.760 | 4.783 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | - | 336 | 99 | 99 | - | - | 435 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | - | 27 | 1.879 | 1.879 | - | - | 1.906 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | - | - | 1.432 | 1.432 | - | 1.525 | 2.957 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | - | 165 | 285 | 285 | 3 | - | 453 |
| Wertpapiere und Geldanlagen | - | - | 2.105 | 2.105 | - | - | 2.105 |
| Flüssige Mittel | - | - | 1.714 | 1.714 | - | - | 1.714 |
| Langfristige Schulden | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | - | - | 5.059 | 5.187 | - | 856 | 5.914 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | - | 39 | 2.275 | 2.275 | 7 | - | 2.321 |
| Kurzfristige Schulden | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | - | - | 6.192 | 6.192 | - | 192 | 6.384 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | - | - | 2.769 | 2.769 | - | - | 2.769 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | - | 56 | 1.382 | 1.382 | 123 | - | 1.561 |

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2019

| in Mio € | Zum Fair Value bewertet | | Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet | | Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen | Keiner Bewertungskategorie zugeordnet | Bilanzposten zum 31.12.2019 |
|--|-------------------------|----------------|--|------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|
| | Erfolgsneutral | Erfolgswirksam | Buchwert | Fair Value | Buchwert | Buchwert | |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | | | | |
| Sonstige Beteiligungen | 14 | - | - | - | - | 20 | 34 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | - | - | 1.980 | 1.992 | - | 2.891 | 4.871 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | - | 50 | 76 | 76 | 4 | - | 130 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | - | - | 2.144 | 2.144 | - | - | 2.144 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | - | - | 1.501 | 1.501 | - | 1.619 | 3.120 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | - | 64 | 272 | 272 | 2 | - | 338 |
| Wertpapiere und Geldanlagen | - | - | 3.178 | 3.178 | - | - | 3.178 |
| Flüssige Mittel | - | - | 1.913 | 1.913 | - | - | 1.913 |
| Langfristige Schulden | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | - | - | 5.090 | 5.120 | - | 877 | 5.966 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | - | 109 | 2.495 | 2.495 | 1 | - | 2.604 |
| Kurzfristige Schulden | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | - | - | 6.331 | 6.331 | - | 200 | 6.531 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | - | - | 2.472 | 2.472 | - | - | 2.472 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | - | 88 | 2.732 | 2.732 | 17 | - | 2.837 |

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Bewertung und Ausweis der Fair Values von Finanzinstrumenten orientieren sich an einer Fair-Value-Hierarchie, die die Bedeutung der für die Bewertung verwendeten Inputdaten berücksichtigt und sich wie folgt gliedert:

- Stufe 1: auf aktiven Märkten notierte (unverändert übernommene) Preise für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten;
- Stufe 2: für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbare Inputdaten, die keine notierten Preise nach Stufe 1 darstellen;
- Stufe 3: herangezogene Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten für die Bewertung des Vermögenswerts und der Verbindlichkeit basieren (nicht beobachtbare Inputdaten).

Die zum Fair Value bewerteten Sonstigen Beteiligungen sind der Stufe 3 zugeordnet. Diese Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, für die kein aktiver Markt besteht. Der Fair Value dieser Anteile wird unter Zuhilfenahme eines Discounted-Cashflow-Modells ermittelt. Aufgrund der geringen Buchwerte dieser Anteile führt eine Änderung der nicht beobachtbaren Inputdaten nicht zu einer signifikanten Änderung des Fair Values dieser Instrumente.

Die Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ enthält ein Derivat zum Erwerb weiterer Anteile an einer Beteiligung. Das Derivat wird der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet, da die Bewertung unter Verwendung wahrscheinlichkeitsgewichteter Szenarien sowie des bei der letzten Finanzierungsrunde der Beteiligung erzielten Preises pro Aktie vorgenommen wurde. In Abhängigkeit von der zugrunde gelegten Szenariowahrscheinlichkeit würde eine Variation des geschätzten Preises pro Aktie im Rahmen einer zukünftigen Finanzierungsrunde um +/-10% zu einer Erhöhung/Verringerung des Derivats von bis zu 8 Mio € führen; die Erhöhung/Verringerung würde sich in gleicher Höhe im Gewinn oder Verlust niederschlagen.

Aufgrund der Ausweitung von Factoringgeschäften werden seit diesem Geschäftsjahr Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgswirksam zum Fair Value bewertet und somit der Klasse „Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ zugeordnet. Das Factoringportfolio ist der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet. Die Berechnung des Fair Values erfolgt anhand des ursprünglichen Transaktionspreises unter Berücksichtigung vertraglicher Factoringabschlüsse.

Das in der Position „Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ enthaltene Derivat zur Absicherung des Währungsrisikos, das aus dem geplanten Erwerb von Navistar resultiert, wird unter Berücksichtigung von gängigen Bewertungsmodellen bewertet (siehe Anhangsangabe „38. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“). Bei der Bewertung werden insbesondere notierte Preise von Devisentermingeschäften und Optionen sowie Liquiditätszuschläge herangezogen. Darüber hinaus enthält die Bewertung auch eine Komponente, welche die Einschätzung der Banken in Bezug auf das Zustandekommen der Transaktion widerspiegelt. Aus diesem Grund wird das Derivat der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet. Eine Erhöhung bzw. Verringerung der nicht am Markt beobachtbaren Bewertungskomponente um +/-10% hätte das Periodenergebnis um 2 Mio € erhöht bzw. verringert.

Alle anderen zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen sind der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet. Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 2 werden auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen, z.B. Zinssätze oder Devisenkurse, und mithilfe anerkannter Modelle, z.B. Discounted-Cashflow-Modellen oder Optionspreismodellen, berechnet.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente dar, die gänzlich der Stufe 3 zugeordnet sind:

| in Mio € | Der Stufe 3 zugeordnete Sonstige Beteiligungen | Der Stufe 3 zugeordnete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Vermögenswerte | Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Verbindlichkeiten |
|---|---|--|---|--|
| Stand am 01.01.2020 | 14 | - | - | - |
| Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere“ | 18 | - | - | - |
| Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Cashflow Hedges“ | - | - | - | -97 |
| Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“ | - | - | - | -2 |
| Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ | - | - | - | -4 |
| Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position „Übriges Finanzergebnis“ | - | -3 | 6 | - |
| Umgliederung in Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | -1 | - | - | - |
| Zukäufe/Zugänge | 15 | 206 | 10 | - |
| Währungsanpassung | 1 | 0 | - | - |
| Abgänge | - | -176 | - | - |
| Stand am 31.12.2020 | 47 | 27 | 16 | -102 |
| Stand am 01.01.2019 | 25 | - | - | - |
| Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere“ | -4 | - | - | - |
| Umgliederung in Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen | -8 | - | - | - |
| Zukäufe/Zugänge | 2 | - | - | - |
| Währungsanpassung | -1 | - | - | - |
| Stand am 31.12.2019 | 14 | - | - | - |

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

| in Mio € | 31.12.2020 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 3.466 | – | – | 3.466 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.879 | – | 1.879 | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 384 | 0 | 384 | 0 |
| Wertpapiere und Geldanlagen | 2.105 | – | 2.105 | – |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.714 | 1.714 | – | – |
| Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte | 9.548 | 1.714 | 4.368 | 3.466 |
| Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte | – | – | – | – |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2.769 | – | 2.769 | – |
| Finanzverbindlichkeiten | 11.379 | – | 11.379 | – |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 3.658 | 1 | 3.657 | – |
| Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden | 17.805 | 1 | 17.805 | – |

| in Mio € | 31.12.2019 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 3.493 | – | – | 3.493 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 2.144 | – | 2.144 | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 348 | – | 348 | 0 |
| Wertpapiere und Geldanlagen | 3.178 | – | 3.178 | – |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.913 | 1.913 | – | – |
| Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte | 11.075 | 1.913 | 5.670 | 3.493 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2.472 | – | 2.472 | – |
| Finanzverbindlichkeiten | 11.451 | – | 11.451 | – |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 5.227 | 0 | 5.227 | 0 |
| Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden | 19.150 | 0 | 19.149 | 0 |

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 4.283 Mio € (4.511 Mio €) und einen Fair Value (Fair-Value-Hierarchie-Stufe 3) von 4.283 Mio € (4.519 Mio €).

Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2020 gab es keine Umgliederung zwischen Stufe 1, Stufe 2 oder Stufe 3.

AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Aufrechnungseffekten in der Konzernbilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind. Die Bruttobeträge entsprechen den Nettobeträgen, da diese in der Konzernbilanz nicht saldiert wurden.

| in Mio € | Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden | Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden | | Nettobetrag am 31.12.2020 |
|------------------------------|---|--|--|---------------------------|
| | | Finanzinstrumente | | |
| Derivative Finanzinstrumente | 503 | -86 | | 417 |

| in Mio € | Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden | Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden | | Nettobetrag am 31.12.2019 |
|------------------------------|---|--|--|---------------------------|
| | | Finanzinstrumente | | |
| Derivative Finanzinstrumente | 120 | -63 | | 57 |

| in Mio € | Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden | Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden | | Nettobetrag am 31.12.2020 |
|------------------------------|--|--|--|---------------------------|
| | | Finanzinstrumente | | |
| Derivative Finanzinstrumente | 225 | -86 | | 138 |

| in Mio € | Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden | Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden | | Nettobetrag am 31.12.2019 |
|------------------------------|--|--|--|---------------------------|
| | | Finanzinstrumente | | |
| Derivative Finanzinstrumente | 214 | -63 | | 151 |

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Konzernbilanz nicht aufgerechnet wurden.

ÜBERTRAGUNG FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Zum Abschlussstichtag sind in den Finanzverbindlichkeiten zur Refinanzierung des Segments Financial Services durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit einem Buchwert in Höhe von 175 Mio € (294 Mio €) enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen beträgt 206 Mio € (333 Mio €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 206 Mio € (333 Mio €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, da Delkredere- und Zahlungszeitpunktisiken in der TRATON GROUP zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie dem von TRATON selbst gehaltenen Anteil der Schuldverschreibungen.

Die durchgeführten Asset-Backed-Securities-Transaktionen der TRATON GROUP können unter bestimmten Bedingungen vorzeitig zurückgezahlt werden (sog. genannter Clean-up Call). Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit dienen. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt,

und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt. Zum 31. Dezember 2020 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 206 Mio € (333 Mio €). Der Fair Value der dazugehörigen Verbindlichkeiten belief sich zum Stichtag auf 175 Mio € (294 Mio €). Die daraus resultierende Nettoposition beträgt somit 32 Mio € (40 Mio €).

Sonstige Erläuterungen

38. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der internationalen Ausrichtung unterliegt die TRATON GROUP hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktpreis-, Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Marktpreisrisiken des Konzerns werden unter Berücksichtigung intern vorgegebener Limite bei Banken gesichert. Die TRATON GROUP setzt hierzu geeignete Finanzinstrumente wie Derivate ein. Gesichert werden Finanzrisiken aus Bilanzpositionen sowie aus dem Auftragsbestand und andere Plantransaktionen. Das Management dieser Marktpreisrisiken erfolgt nicht zentral, sondern obliegt der TRATON SE sowie jeder Marke direkt. Dabei werden die jeweiligen Unternehmensanforderungen berücksichtigt, weil unterschiedliche funktionale Währungen und Geschäftsumfelder zum Tragen kommen.

Kontrahentenrisiken werden so weit wie möglich diversifiziert und zentral überwacht. Liquiditätsrisiken werden durch Diversifizierung der Finanzierungsquellen und ein ausgewogenes Verhältnis von Finanzierungen unterschiedlicher Fristigkeiten, Währungen und Zinsvereinbarungen minimiert.

Die Aktivitäten des Konzerns im Segment Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren. Geeignete Value-at-Risk-Methoden kommen zur Anwendung. Das TRATON GROUP-Management wird regelmäßig über die Finanzrisikolage unterrichtet. Die Einhaltung der entsprechenden gruppeninternen Richtlinien wird durch die interne Revision geprüft.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Die TRATON GROUP ist aufgrund ihrer operativen und Finanzaktivitäten bestimmten Kreditrisiken ausgesetzt.

Aus Sicht des Konzerns bergen Kreditrisiken die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust verursacht. Das Kreditrisiko umfasst sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch die Gefahr einer Bonitätsverschlechterung.

Kreditrisiken aus Kreditzusagen an Kunden werden dezentral und unter Berücksichtigung bestimmter Limite durch lokale Bonitätseinschätzungen gesteuert. Entscheidungen über für die TRATON GROUP wesentliche Kreditzusagen werden in Kreditvergabeausschüssen der Teilkonzerne getroffen. Das maximale Kreditrisiko spiegelt sich im Buchwert der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte wider; siehe Anhangsangabe „37. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7“. Um das Kreditrisiko weiter zu senken, hält die TRATON GROUP Sicherheiten und sonstige Bonitätsverbesserungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Sicherungsübereignungen als auch Kreditversicherungen und Garantien zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildete Risikovorsorge für Forderungsausfälle Rechnung getragen.

Bei der Anlage von flüssigen Mitteln werden die Finanzinstitute und Anlageformen sorgfältig ausgewählt und über eine zentrale Limitsteuerung diversifiziert. Wesentliche Geldanlagen sowie Derivate werden nur mit nationalen sowie international tätigen Banken guter Bonität abgeschlossen. Durch den Bezug der TRATON GROUP zu dem zentralen Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns ist mit 2.361 Mio € (3.234 Mio €) ein erheblicher Anteil der Geldanlagen der TRATON GROUP auf die Volkswagen AG konzentriert. Das gute Rating der Volkswagen AG und die bestehenden Risikomechanismen rechtfertigen dieses Kreditrisiko. Darüber hinaus bestehen in der TRATON GROUP keine wesentlichen Kreditrisikokonzentrationen.

Ferner besteht ein Kreditrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Betrag bestimmt, welchen die TRATON GROUP im Falle einer Inanspruchnahme zu zahlen hätte. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

ÜBERLEITUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

| in Mio € | Allgemeiner Ansatz | | | Vereinfachter Ansatz | Summe |
|---|-----------------------------------|--|--|----------------------|------------|
| | 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3) | | |
| Risikovorsorge zum 01.01.2020 | 7 | 4 | 29 | 103 | 144 |
| Transfer in Stufe 1 | 0 | -2 | -1 | - | -3 |
| Transfer in Stufe 2 | -1 | 3 | -1 | - | 1 |
| Transfer in Stufe 3 | -1 | -1 | 7 | - | 5 |
| Inanspruchnahme | - | - | -8 | -6 | -14 |
| Auflösungen | -5 | -1 | -4 | -13 | -23 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 15 | - | - | 25 | 40 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | - | - | - | 3 | 3 |
| Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen) | 1 | 0 | 1 | -7 | -5 |
| Risikovorsorge zum 31.12.2020 | 16 | 4 | 24 | 106 | 149 |
| Risikovorsorge zum 01.01.2019 | 7 | 5 | 30 | 99 | 140 |
| Transfer in Stufe 1 | 0 | -1 | -1 | - | -2 |
| Transfer in Stufe 2 | -2 | 4 | 0 | - | 2 |
| Transfer in Stufe 3 | -2 | -1 | 6 | - | 3 |
| Inanspruchnahme | - | - | -1 | -8 | -9 |
| Auflösungen | -3 | -3 | -10 | -35 | -50 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 8 | - | - | 44 | 51 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | - | - | - | 2 | 2 |
| Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen) | 0 | 1 | 5 | 1 | 7 |
| Risikovorsorge zum 31.12.2019 | 7 | 4 | 29 | 103 | 144 |

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN

| in Mio € | Vereinfachter Ansatz |
|---|----------------------|
| Risikovorsorge am 01.01.2020 | 80 |
| Inanspruchnahme | -5 |
| Auflösungen | -28 |
| Zugänge durch neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte und Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | 51 |
| Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen) | 18 |
| Risikovorsorge am 31.12.2020 | 116 |
| Risikovorsorge am 01.01.2019 | 78 |
| Inanspruchnahme | -9 |
| Auflösungen | -42 |
| Zugänge durch neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte und Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | 38 |
| Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen) | 15 |
| Risikovorsorge am 31.12.2019 | 80 |

Die Risikovorsorge betrifft im Wesentlichen Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 54 Mio € (70 Mio €).

ÜBERLEITUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTE ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

| in Mio € | Allgemeiner Ansatz | | | Vereinfachter Ansatz | Summe |
|---|-----------------------------------|--|--|----------------------|---------------|
| | 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3) | | |
| Bruttobuchwert zum 01.01.2020 | 8.653 | 136 | 96 | 2.247 | 11.132 |
| Transfer in Stufe 1 | 40 | -37 | -4 | - | 0 |
| Transfer in Stufe 2 | -37 | 39 | -2 | - | 0 |
| Transfer in Stufe 3 | -12 | -15 | 27 | - | 0 |
| Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten | -695 | -21 | -30 | -131 | -877 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 0 | - | - | 1 | 1 |
| Wechselkursveränderungen | -408 | -13 | -12 | -134 | -568 |
| Bruttobuchwert zum 31.12.2020 | 7.541 | 90 | 74 | 1.983 | 9.688 |
| Bruttobuchwert zum 01.01.2019 | 12.327 | 116 | 113 | 2.411 | 14.968 |
| Transfer in Stufe 1 | 20 | -19 | -2 | - | 0 |
| Transfer in Stufe 2 | -51 | 51 | -1 | - | 0 |
| Transfer in Stufe 3 | -9 | -17 | 25 | - | 0 |
| Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten | -3.694 | 2 | -42 | -182 | -3.917 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 32 | - | 0 | -2 | 30 |
| Wechselkursveränderungen | 27 | 2 | 2 | 21 | 51 |
| Bruttobuchwert zum 31.12.2019 | 8.653 | 136 | 96 | 2.247 | 11.132 |

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN

| in Mio € | Vereinfachter Ansatz |
|---|----------------------|
| Bruttobuchwert am 01.01.2020 | 4.591 |
| Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten | 17 |
| Wechselkursveränderungen | -206 |
| Bruttobuchwert am 31.12.2020 | 4.402 |
| Bruttobuchwert am 01.01.2019 | 4.157 |
| Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten | 358 |
| Wechselkursveränderungen | 75 |
| Bruttobuchwert am 31.12.2019 | 4.591 |

BRUTTOBUCHWERTE DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH RATING-KLASSE

| in Mio € | Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3) | Vereinfachter Ansatz | 31.12.2020 |
|-------------------------------|--|--|--|----------------------|---------------|
| Rating-Klasse | | | | | |
| Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 | 7.541 | - | - | 5.847 | 13.388 |
| Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 | - | 90 | - | 389 | 479 |
| Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 | - | - | 74 | 161 | 235 |
| | 7.541 | 90 | 74 | 6.398 | 14.103 |

| in Mio € | Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2) | Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3) | Vereinfachter Ansatz | 31.12.2019 |
|-------------------------------|--|--|--|----------------------|---------------|
| Rating-Klasse | | | | | |
| Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 | 8.653 | - | - | 6.094 | 14.748 |
| Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 | - | 136 | - | 579 | 715 |
| Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 | - | - | 96 | 165 | 260 |
| | 8.653 | 136 | 96 | 6.838 | 15.723 |

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die TRATON GROUP ihren Zahlungsverpflichtungen nicht in ausreichendem Maß nachkommen oder Liquidität nur zu einem erhöhten Preis beschaffen kann.

Um diesem Risiko zu begegnen, werden die Mittelzu- und -abflüsse sowie die Fälligkeiten fortlaufend überwacht und gesteuert. Die Deckung des Finanzmittelbedarfs erfolgt im Wesentlichen durch die Geschäftstätigkeit und durch externe Finanzierungen. Es bestand im abgelaufenen Geschäftsjahr kein wesentliches Liquiditätsrisiko.

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung der TRATON GROUP werden durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, Kreditlinien mit Finanzinstituten und Gesellschaften der Volkswagen Gruppe sowie durch die Emission von Wertpapieren auf internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt.

Für die Gesellschaften im Segment Financial Services sind spezielle Emissionsprogramme und Finanzierungslinien eingerichtet, die deren Finanzmittelbedarf decken.

Die flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2020 bei 1.714 Mio € (1.913 Mio €).

Die Geldanlagen enthielten zum 31. Dezember 2020 Anlagen der TRATON SE bei der Volkswagen AG in Höhe von 2.100 Mio € (3.100 Mio €) mit Laufzeiten bis zu 3 Monaten.

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 7.300 Mio € (4.800 Mio €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3.000 Mio € (3.000 Mio €) gegenüber der Volkswagen AG. Daneben hat die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an Navistar einen derzeit ungenutzten Kredit in Höhe von 3.300 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxemburg), mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der zugrunde liegende Kaufpreis wird über ein vom Abschluss der Transaktion abhängiges Fremdwährungsderivat vollständig abgesichert. Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 390 Mio € (590 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

Die TRATON SE hat im 3. Quartal 2020 – auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie – ihren ersten revolving Konsortialkredit als Liquiditätsreserve mit einem Volumen von 3.750 Mio € aufgenommen. Die Laufzeit beträgt drei Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Der Kredit wird durch ein Bankenkonsortium, bestehend aus 21 Banken, bereitgestellt und dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität des Unternehmens.

Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z.B. Brasilien, China und Russland) in Höhe von 719 Mio € (595 Mio €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Cashflows der Verbindlichkeiten, der derivativen Finanzinstrumente sowie der Finanzgarantien auf die Liquiditätssituation der TRATON GROUP auswirken:

| Fälligkeits- übersicht in Mio € | 2020 | | | 2019 | | |
|---|---|---------------|------------|---|---------------|------------|
| | Verbleibende vertragliche Fälligkeiten | | | Verbleibende vertragliche Fälligkeiten | | |
| | 2021 | 2022 – 2025 | >2025 | 2020 | 2021 – 2024 | >2024 |
| Finanzverbindlichkeiten ¹ | 6.503 | 5.639 | 562 | 6.613 | 5.639 | 566 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹ | 2.767 | 1 | – | 2.472 | 0 | – |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ^{1,2} | 1.382 | 2.153 | 113 | 2.732 | 2.340 | 135 |
| Derivate | 13.079 | 3.043 | 7 | 10.425 | 3.351 | 33 |
| Finanzgarantien | 25 | – | – | 31 | – | – |
| | 23.756 | 10.836 | 682 | 22.273 | 11.331 | 735 |

1 Die Beträge wurden wie folgt errechnet:

- Besteht keine Vereinbarung hinsichtlich der Fälligkeit, bezieht sich die Verbindlichkeit auf den kürzestmöglichen Fälligkeitstermin.
- Bei variablen Zinsvereinbarungen werden die Zinsen entsprechend der Konditionen zum Bilanzstichtag berücksichtigt.
- Es wird davon ausgegangen, dass Zahlungsmittelabflüsse nicht früher als dargestellt eintreten.

2 Der undiskontierte maximale Zahlungsmittelabfluss aus Rückkaufverpflichtungen wird als finanzielle Verbindlichkeit erfasst.

Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Unter Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmit-

telabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Der Anstieg der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse von Derivaten ist in Höhe von 3.153 Mio € auf das Sicherungsgeschäft für eine mögliche Kaufpreiszahlung im Hinblick auf den geplanten Erwerb von Navistar zurückzuführen, zu dessen Finanzierung der oben beschriebene, derzeit ungenutzte Kredit bei der Volkswagen International Luxemburg aufgenommen wurde.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Anmerkung „**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**“ zu entnehmen.

Einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP nutzen Reverse Factoring zum Management ihrer Verbindlichkeiten. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Liquiditätsrisiken und keine Risiken aus Risikokonzentrationen.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist die TRATON GROUP Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Gemäß den geltenden Richtlinien werden diese Risiken kontinuierlich anhand des Risikomanagementsystems von TRATON überwacht. Maßnahmen zur Begrenzung dieser Risiken werden jeweils von den Treasury-Abteilungen bei MAN und Scania eingeleitet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine signifikanten Risikokonzentrationen.

4.2 Marktpreisrisiko in der TRATON GROUP

4.2.1 Währungsrisiko

Währungsrisiko ist das Risiko negativer Auswirkungen auf das Ergebnis und die Bilanzposten durch Wechselkurschwankungen. Das Währungsrisiko der TRATON GROUP resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Risikos für künftige Cashflows werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Die TRATON GROUP sichert daher Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, Forderungen und Verbindlichkeiten und aus geplantem Absatz teilweise ab. Gesellschaften, die Sicherungsgeschäfte eingehen,

wählen die Sicherungsquote für erwartete Umsätze anhand von Erfahrungswerten, um Ineffektivitäten zu vermeiden. Gleichwohl kann Ineffektivität durch Veränderungen im Kontrahentenausfallrisiko oder durch Nicht-Trennung der Spot-Komponente vom Terminelement eines Forwards induziert werden. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder anderen mit der Gesellschaft verbundenen nachgeordneten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums in den Konzernabschluss bestehen daneben aufgrund der Währungsumrechnung Risiken. Diese Translationsrisiken sichert TRATON grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Die Marktpreisrisiken des Konzerns werden unter Berücksichtigung intern vorgegebener Limite bei Banken gesichert. Die TRATON GROUP setzt hierzu geeignete Finanzinstrumente wie Derivate ein. Gesichert werden Finanzrisiken aus Bilanzpositionen sowie aus dem Auftragsbestand und andere Plantransaktionen.

Aktiva im Segment Financial Services sollten grundsätzlich durch Passiva derselben Währung finanziert werden. Es bestehen keine Fair Value Hedges.

Mit Unterzeichnung des Merger Agreements zwischen TRATON und Navistar am 7. November 2020 und der damit verbundenen Absicht, Navistar für einen Preis pro Aktie von 44,50 USD zu erwerben, ist die TRATON GROUP einem Währungsrisiko aus einer hochwahrscheinlich erwarteten Transaktion ausgesetzt. Zur Absicherung des daraus resultierenden Währungsrisikos wird ein bedingtes Termingeschäft als Sicherungsinstrument (sog. Deal Contingent Forward) eingesetzt und in das Hedge Accounting eingebunden. Die Erfüllung des Deal Contingent Forward ist insbesondere an das Zustandekommen der Akquisition von Navistar geknüpft. Eine Trennung des Sicherungsinstruments in Spot- und Forwardelement wird nicht vorgenommen.

Im Rahmen des Fremdwährungsrisikomanagements eingegangene Sicherungsgeschäfte bestanden hauptsächlich in US-Dollar, schwedischen Kronen, brasilianischen Real und britischen Pfund.

Die am Ende des Berichtszeitraums bestehenden nicht derivativen und derivativen Finanzinstrumente wurden im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse in einem hypothetischen Szenario bewertet. Die Auswirkungen einer Erhöhung/Abnahme einer Währungsrelation um 10% waren wie folgt:

| in Mio € | 31.12.2020 | | | | 31.12.2019 | | | |
|-------------------------|--------------|------|------------------|------|--------------|------|------------------|------|
| | Eigenkapital | | Periodenergebnis | | Eigenkapital | | Periodenergebnis | |
| | +10% | -10% | +10% | -10% | +10% | -10% | +10% | -10% |
| Währungsrelation | | | | | | | | |
| EUR/USD | -185 | 226 | 12 | -13 | 2 | -2 | 21 | -21 |
| EUR/SEK | 0 | 0 | -50 | 50 | 1 | -1 | -114 | 114 |
| EUR/PLN | 0 | 0 | -10 | 11 | 0 | 0 | -8 | 8 |
| EUR/MXN | 0 | 0 | -8 | 10 | 0 | 0 | -12 | 12 |
| SEK/HUF | 0 | 0 | -8 | 8 | 0 | 0 | 41 | -41 |
| EUR/HUF | 3 | -4 | -4 | 4 | 0 | 0 | -3 | 3 |
| EUR/GBP | 6 | -8 | 0 | 0 | 11 | -11 | 1 | -1 |
| EUR/CZK | 0 | 0 | -6 | 6 | 0 | 0 | -5 | 5 |

Im Hedge Accounting enthaltene Derivate beziehen sich ausschließlich auf das Fremdwährungsrisiko. Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu diesen Derivaten:

HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

| in Mio € | Laufzeit | | | Summe Nominal- volumen |
|--|--------------|------------|-----------|------------------------------|
| | < 1 Jahre | 1-5 Jahre | > 5 Jahre | |
| 2020 | | | | |
| Währungsrisiko: | | | | |
| Devisenterminkontrakte EUR/USD | 3.065 | - | - | 3.065 |
| Devisenterminkontrakte BRL/USD | 68 | 47 | - | 115 |
| Devisenterminkontrakte EUR/GBP | 105 | - | - | 105 |
| Devisenterminkontrakte EUR/ZAR | 57 | - | - | 57 |
| Devisenterminkontrakte EUR/HUF | 55 | - | - | 55 |
| Devisenterminkontrakte EUR/DKK | 46 | 3 | - | 49 |
| Devisenterminkontrakte EUR/CHF | 37 | - | - | 37 |
| Devisenterminkontrakte EUR/AUD | 27 | - | - | 27 |
| Devisenterminkontrakte EUR/NOK | 23 | - | - | 23 |
| Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen) | 24 | - | - | 24 |
| | 3.508 | 50 | 0 | 3.558 |
| 2019 | | | | |
| Währungsrisiko: | | | | |
| Devisenterminkontrakte BRL/USD | 164 | 128 | - | 293 |
| Devisenterminkontrakte EUR/GBP | 152 | - | - | 152 |
| Devisenterminkontrakte EUR/CHF | 52 | 9 | - | 61 |
| Devisenterminkontrakte EUR/DKK | 47 | - | - | 47 |
| Devisenterminkontrakte EUR/ZAR | 37 | - | - | 37 |
| Devisenterminkontrakte EUR/USD | 30 | - | - | 30 |
| Devisenterminkontrakte EUR/NOK | 23 | - | - | 23 |
| Devisenterminkontrakte EUR/CNY | 11 | - | - | 11 |
| Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen) | 26 | - | - | 26 |
| | 542 | 137 | 0 | 679 |

Der Anstieg beim Nominalvolumen für EUR/USD-Devisenterminkontrakte ist in Höhe von 3.047 Mio € auf das Sicherungsgeschäft für eine mögliche Kaufpreiszahlung im Hinblick auf den geplanten Erwerb von Navistar zurückzuführen.

Zur Absicherung des Währungsrisikos im Rahmen von Cash-flow-Hedges haben sich für die wesentlichen Währungspaare folgende durchschnittliche Sicherungskurse ergeben: 1,19 EUR/USD; 4,12 BRL/USD; 0,90 EUR/GBP.

INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-------|------|
| Währungsrisiko: | | |
| Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten | -131 | -23 |
| Buchwert von Sonstigen finanziellen Vermögenswerten | 3 | 6 |
| Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten | 130 | 18 |
| Nominalwert | 3.558 | 679 |

INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Währungsrisiko: | | |
| Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten | 127 | 23 |
| Rücklage für aktive Cashflow Hedges | -127 | -23 |

INFORMATIONEN ÜBER DIE AUSWIRKUNG VON HEDGE ACCOUNTING AUF DIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Währungsrisiko: | | |
| Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting | | |
| Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten | -124 | -13 |
| Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste | 13 | 13 |
| Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund nicht mehr erwarteter Zahlungsströme | 4 | - |
| Kosten der Sicherungsmaßnahmen | | |
| Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen | -6 | 0 |
| Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste | -2 | -1 |
| Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund nicht mehr erwarteter Zahlungsströme | 0 | - |
| Erfolgswirksame Ineffektivitäten, die im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst wurden | -4 | - |

Die erfolgswirksamen Ineffektivitäten rühren aus der Absicherung für eine mögliche Kaufpreiszahlung im Hinblick auf den geplanten Erwerb von Navistar.

ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW HEDGES

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|------------|
| Stand am 01.01. | -23 | -23 |
| Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen | -138 | -19 |
| Erfolgswirksame Umgliederung | | |
| weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird | 7 | - |
| aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | 20 | 20 |
| Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte) | 7 | 0 |
| Stand am 31.12. | -127 | -23 |

ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR KOSTEN DER SICHERUNGSMASSNAHMEN

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-----------|-----------|
| Stand am 01.01. | 11 | 13 |
| Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen | -8 | 0 |
| Erfolgswirksame Umgliederung | | |
| weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird | -1 | - |
| aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | -2 | -3 |
| Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte) | 5 | 0 |
| Stand am 31.12. | 4 | 11 |

Erfolgswirksame Umgliederungen weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird, betreffen im Wesentlichen abgesicherte Planumsätze in Fremdwährung.

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko beschreibt das Risiko negativer Auswirkungen von Zinsänderungen auf Zinserträge und -aufwendungen. Zinssensitive Finanzinstrumente unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Dies besteht entweder in der Form eines Marktwert-
risikos oder eines Cashflow-Risikos. Das Marktwert-
risiko bestimmt sich nach der Sensitivität des Wertansatzes eines Finanzinstruments in Abhängigkeit vom Markt-
zinsniveau. Das Cashflow-Risiko beschreibt das Ausmaß der Veränderung künftiger
Zinszahlungen in Abhängigkeit von der Zinsentwicklung. Um der Risikomanage-
mentstrategie zu entsprechen, werden Zinsswaps und kombinierte Zins-/Wäh-
rungsswaps eingesetzt. Hedge Accounting kommt nicht zum Einsatz.

Der TRATON GROUP entstehen Zinsrisiken durch zinssensitive Vermögenswerte
und Verbindlichkeiten. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt
überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf
Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für die Gesellschaften mittels Sensitivitäts-
analysen ermittelt. Eventuelle Ergebniseffekte aus den Zinssensitivitäten würden
ausschließlich im Periodenergebnis wirken.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 um 100 Basispunkte (BP) höher
gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 16 Mio € niedriger (1 Mio €
höher) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 um 100 BP
niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 16 Mio € höher
(3 Mio € niedriger) ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffpreisrisiko

Der TRATON GROUP entstehen Rohstoffpreisrisiken im Wesentlichen durch
Schwankungen des Preises und der Verfügbarkeit von Rohstoffen.

Die Rohstoffpreisrisiken werden in regelmäßigen Abständen für den MAN Konzern
zentral erfasst und basierend auf festgelegten Risikogrenzen extern abgesichert,
sofern liquide Märkte bestehen. Dabei wird auch in Betracht gezogen, ob eine Ver-
änderung der Rohstoffpreise auf die Verkaufspreise der Produkte durchschlägt.
Zur Begrenzung dieser Risiken schließt die Gruppe Warentermingeschäfte mit
Barausgleich ab. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen

Risikokonzentrationen. Zum Bilanzstichtag bestanden Warentermingeschäfte mit
Barausgleich zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken bezüglich Gas, Nichteisen-
metallen, Edelmetallen und Kautschuk mit einem Marktwert von 2 Mio € (0 Mio €).
Hedge Accounting wird derzeit nicht angewendet.

Die maximale Restlaufzeit der Sicherungen für zukünftige Transaktionen beträgt
zum Geschäftsjahresende 2020 14 Monate (6 Monate). Entsprechend der Sensitivi-
tätsermittlung von Währungsrisiken wird eine hypothetische Auf-/Abwertung der
Rohstoffpreise in Höhe von 10 % unterstellt. Der potenzielle Effekt aus der Markt-
wertveränderung der Warentermingeschäfte auf das Ergebnis nach Steuern beträgt
zum 31. Dezember 2020 1 Mio € (1 Mio €) bei +10 % bzw. -1 Mio € (-1 Mio €) bei -10 %.

39. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien
im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder
erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt
geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Segment Industrial
Business und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Segment Financial Services
im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wert-
zuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchs-
gruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Industrial Business so effizient wie möglich zu gestal-
ten und dessen Erfolg zu messen, wird ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit
der relativen Kennzahl Kapitalrendite (Return on Investment) genutzt. Die Kapital-
rendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis
des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt die Kapitalrendite den vom
Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investier-
ten Vermögens. Das Operative Ergebnis nach Steuern wird ermittelt, indem – basie-
rend auf den international unterschiedlichen Ertragsteuersätzen unserer Gesellschaf-
ten – pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30 % auf das Operative Ergebnis
des Segments Industrial Business angewendet wird. Das investierte Vermögen
berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen in der Bilanz, die dem
eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen,
Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unver-
zinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie

Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Die Berechnungslogik entspricht der Logik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet.

Aufgrund der Besonderheiten des Segments Financial Services steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Kapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Segment Financial Services das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist im Segment Financial Services ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Konzernebene als auch auf Ebene einzelner, besonderen Eigenkapitalanforderungen unterliegenden Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite im Industrial Business sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Segment Financial Services sind in folgender Tabelle dargestellt:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| Industrial Business | | |
| Operatives Ergebnis nach Steuern | -18 | 1.219 |
| Investiertes Kapital (Durchschnitt) | 12.326 | 12.584 |
| Kapitalrendite (in %) | -0,1 | 9,7 |
| Financial Services | | |
| Ergebnis vor Steuern | 107 | 151 |
| Durchschnittliches Eigenkapital | 966 | 893 |
| Eigenkapitalrendite vor Steuern (in %) | 11,1 | 16,9 |
| Eigenkapitalquote (in %) | 9,7 | 9,4 |

40. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien | 2.431 | 2.489 |
| Verpflichtungen aus Bürgschaften | 60 | 128 |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 759 | 1.059 |
| | 3.250 | 3.676 |

Die Verpflichtungen aus Bürgschaften betreffen hauptsächlich Avale für Liefer- und Leistungsverpflichtungen von Beteiligungen, ehemaligen Beteiligungen und von anderen Unternehmen. Sie enthalten zum 31. Dezember 2020 darüber hinaus Finanzbürgschaften in Höhe von 36 Mio € (45 Mio €).

Zugunsten nicht der TRATON GROUP angehörender Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG bestehen zum 31. Dezember 2020 Bürgschaften in Höhe von 22 Mio € (26 Mio €). Darüber hinaus bestehen zum 31. Dezember 2020 Bürgschaften für konsolidierte und nichtkonsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG außerhalb der TRATON GROUP in Höhe von 31 Mio € (91 Mio €). Der Rückgang im Jahr 2020 ist hauptsächlich auf den Ablauf dieser Bürgschaften zurückzuführen.

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die bei Volkswagen Caminhões e Ônibus bestehen. Für weitere Informationen wird auf die Anhangsangabe „41. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ verwiesen.

Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie in geringem Umfang gegenüber Fremden bestehen branchenübliche Rückkaufgarantien, bei denen sich TRATON verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen. Die maximalen Aufwendungen aus Verpflichtungen dieser Art belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf 2.431 Mio € (2.489 Mio €). Anhand der bisherigen Erfahrungen verfällt jedoch der weitaus größte Teil dieser Verpflichtungen, ohne in Anspruch genommen zu werden.

41. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

Nach unangekündigten Kontrollen auf dem Betriebsgelände verschiedener europäischer Lkw-Hersteller wie MAN und Scania im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission 2014 ein Verfahren wegen Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Am 19. Juli 2016 erließ die Europäische Kommission eine Vergleichsentscheidung (die „Settlement Decision“) gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania), in der festgestellt wurde, dass Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6 vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) stattgefunden hätten. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN diese erlassen, da das Unternehmen Kronzeuge war und die Europäische Kommission im September 2010 über die Kartellrechtsverstöße informiert hatte. Scania entschied, keinen Antrag auf Kronzeugenregelung zu stellen und dieses Kartellverfahren nicht beizulegen und wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 (die „Scania-Entscheidung“) mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio € belegt. Scania hat beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung eingelegt, eine vollständige Aufhebung beantragt und wird alle zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um sich zu verteidigen. Abhängig vom Verlauf des rechtlichen Verfahrens kann die endgültige Geldbuße von der ursprünglichen abweichen. Statt Zahlung der Geldbuße hat Scania eine Finanzgarantie angeboten, welche die gesamte Summe der Geldbuße abdeckt. Diese Garantie wurde vom Rechnungsführer der Europäischen Kommission akzeptiert. Im Zusammenhang mit diesen Verwaltungsverfahren bildete der Konzern in Vorjahren eine Rückstellung in Höhe von 403 Mio €.

Infolge der Vergleichsentscheidung hat eine Reihe von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. In einem Fall wurde auch Klage gegen die TRATON SE erhoben. Weitere Klagen können folgen. Die gegen MAN anhängigen Verfahren variieren in ihrem Umfang erheblich; während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw gekauft oder geleast haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.

In Deutschland ergingen bislang acht Grundurteile gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften. Die Frage, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist, musste dabei nicht geklärt werden. Gegen sämtliche Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. In einem Fall hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil bereits aufgehoben und die Klage als unzulässig abgewiesen. In einem weiteren Fall hat der Kläger die Klage vor dem Berufungsgericht zurückgenommen. In einzelnen Verfahren erließen Instanzgerichte Beweisbeschlüsse, um die Frage des „Ob“ und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Demgegenüber wurde eine Reihe von Klagen gegen MAN – zum Teil bereits rechtskräftig – abgewiesen.

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Keines dieser Urteile ist rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entscheidung steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile hat MAN bereits Berufung eingelegt.

Eine relativ geringe Anzahl an (direkten und indirekten) Kunden hat in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen Scania erhoben oder ist solchen beigetreten. Des Weiteren ist bei Scania eine Reihe von Streitverkündungen von anderen verklagten Nutzfahrzeugherstellern eingegangen. Wie im Fall von MAN, unterscheiden sich die gegen Scania anhängigen Verfahren im Umfang erheblich, da einige Kunden lediglich einen Lkw gekauft oder geleast haben, während andere eine ganze Nutzfahrzeugflotte betreiben. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzklagen in anderen Jurisdiktionen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten. Die genaue Zahl der betroffenen Nutzfahrzeuge ist jedoch unbekannt.

Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE beim Erwerb von MAN Latin America 2009 gewählten Erwerbsstruktur. Das Steuerverfahren wurde in zwei Prüfungsperioden aufgeteilt, welche die Jahre 2009/2011 („Phase 1“) und 2012/2014 („Phase 2“) umfassen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren steht die Beurteilung der brasilianischen Finanzverwaltung noch aus. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 494 Mio € (Stand 31. Dezember 2020) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld, inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung. Gewisse Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von MAN Latin America ausgestellt, die wiederum von der MAN SE abgesichert sind.

Sofern vorgenannt nicht beschrieben, werden Angaben gem. IAS 37 *Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen* nicht gemacht, da das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen könnten. Zum heutigen Zeitpunkt erwartet die TRATON GROUP aus diesen Verfahren keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Im Zusammenhang mit ihren Geschäftstätigkeiten ist die TRATON GROUP zusätzlich zu den oben beschriebenen Sachverhalten mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Obwohl in solchen Fällen eventuelle negative Entscheidungen wesentliche Auswirkungen auf die Ergebnisse in einer Berichtsperiode haben könnten, geht die TRATON GROUP nicht davon aus, dass durch diese wesentliche negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP entstehen können.

42. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

| 2020 in Mio € | Fällig 2021 | Fällig 2022 – 2025 | Fällig ab 2026 | Gesamt 31.12.2020 |
|---|----------------|-----------------------|-------------------|----------------------|
| Bestellobligo für | | | | |
| Sachanlagen | 439 | 160 | – | 599 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 11 | 3 | – | 14 |
| Verpflichtungen aus | | | | |
| unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden | 423 | 65 | 6 | 494 |
| langfristigen Miet- und Leasingverträgen | 31 | 26 | 1 | 58 |
| Übrige finanzielle Verpflichtungen | 3.031 | 11 | 0 | 3.042 |

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten im Wesentlichen die bedingte Zahlungsverpflichtung aus dem geplanten Erwerb der bisher nicht im Besitz der TRATON befindlichen Navistar-Anteile.

| 2019 in Mio € | Fällig 2020 | Fällig 2021 – 2024 | Fällig ab 2025 | Gesamt 31.12.2019 |
|---|----------------|-----------------------|-------------------|----------------------|
| Bestellobligo für | | | | |
| Sachanlagen | 569 | 174 | 1 | 744 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 2 | 2 | – | 4 |
| Verpflichtungen aus | | | | |
| unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden | 377 | 36 | 3 | 416 |
| langfristigen Miet- und Leasingverträgen | 36 | 23 | 1 | 60 |
| Übrige finanzielle Verpflichtungen | 33 | 5 | 0 | 38 |

4.3. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 *Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen* gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der TRATON GROUP beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die TRATON GROUP ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Person der TRATON GROUP stehen.

Nahestehende Unternehmen oder Personen aus Sicht der TRATON GROUP sind zum 31. Dezember 2020:

- die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg),
- die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der TRATON GROUP,

- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, die einen maßgeblichen Einfluss auf die operativen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns ausübt, sowie die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen (Porsche Stuttgart),
- das Land Niedersachsen, sowie die mit ihr verbundenen Mehrheitsbeteiligungen,
- sonstige Personen bzw. Unternehmen, die von der TRATON GROUP beeinflusst werden können bzw. die auf die TRATON GROUP Einfluss nehmen können, wie
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der TRATON GROUP,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen Finance Luxemburg,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG,
 - assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen,
 - nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der TRATON GROUP sind Mitglieder von Aufsichtsräten und Vorständen oder Anteilseigner von anderen Unternehmen, mit denen die TRATON GROUP gewöhnliche Geschäftsbeziehungen unterhält.

Am 31. Dezember 2020 hielt die Volkswagen Finance Luxemburg, eine 100%-ige Tochter der Volkswagen AG, 89,72% (89,72%) der Anteile am Grundkapital der TRATON SE. Ferner hielten am 31. Dezember 2020 Herr Schulz 4.050 (4.050) und Herr Henriksson 1.036 (1.036) Aktien an der TRATON SE.

Die folgenden Tabellen zeigen die Liefer- und Leistungsumfänge sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften der TRATON GROUP und nahestehenden Unternehmen, darunter auch die Volkswagen AG. Mit Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Volkswagen Finance Luxemburg sowie mit dem Land Niedersachsen, ist es in keinem der dargestellten Berichtszeiträume zu wesentlichen Transaktionen gekommen.

**NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN
BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER**

| in Mio € | Verkäufe und erbrachte Dienstleistungen | | Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen | |
|--|---|-------|---|------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Volkswagen AG | 4 | 2 | 170 | 124 |
| Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG | 1.360 | 1.588 | 687 | 676 |
| Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften | 12 | 14 | 12 | 8 |
| Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen ¹ | 191 | 154 | 223 | 272 |
| Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 12 | 16 | 67 | 71 |

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

| in Mio € | Forderungen gegen | | Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber | |
|--|-------------------|------------|--|------------|
| | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Volkswagen AG | 2.362 | 3.236 | 1.062 | 2.590 |
| Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG | 332 | 674 | 2.465 | 3.428 |
| Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften | 18 | 11 | 35 | 24 |
| Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 108 | 74 | 8 | 12 |
| Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 2 | 1 | 2 | 2 |

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen).

Durch den Börsengang der Gesellschaft im Juni 2019 endete der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Volkswagen AG zum Ende des Geschäftsjahres 2019. Im Rahmen der Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2019 wurde am 24. Februar 2020 eine Zahlung in Höhe von 1.404 Mio € an die Volkswagen AG geleistet (Vorjahr: Verlustausgleich von 4.161 Mio €). Im Gegenzug erfolgte aufgrund des „Relationship Agreements“ vom 14. Juni 2019 eine Kapitaleinzahlung in Höhe von 54 Mio € durch die Volkswagen AG. Mit der Ausschüttung eines Teils der Gewinnrücklagen der TRATON SE floss ein Betrag in Höhe von 3.250 Mio € im Jahr 2019 an die Volkswagen AG.

An weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG gelieferte Waren und Dienstleistungen betreffen im Wesentlichen das Absatzfinanzierungsgeschäft der MAN Truck & Bus, bei dem Fahrzeuge über Volkswagen Financial Services an Kunden finanziert werden. Von weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG erhaltene Waren und Dienstleistungen sind im Wesentlichen unfertige Waren und Erzeugnisse.

Forderungen gegenüber der Volkswagen AG sind im Wesentlichen Salden aus dem Finanzverkehr. Im Jahr 2020 investierte die TRATON GROUP in kurzfristige Geldanlagen bei der Volkswagen AG, die am 31. Dezember 2020 einen Betrag von 2.100 Mio € (3.100 Mio €) erreichten. Die Geldanlage ist marktüblich verzinst.

Aufgrund einer Mitteilung von Navistar zur Beendigung der Zusammenarbeit in Bezug auf einen Dieselmotor wird unter den Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen eine Forderung in Höhe von 45 Mio € ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG enthalten Darlehen in Höhe von 1.000 Mio € (1.000 Mio €), die aus einem Darlehensrahmen der Volkswagen AG in Höhe von 4.000 Mio € (4.000 Mio €) stammen. Die Finanzierung ist marktüblich verzinst.

Die Liefer- und Leistungsumfänge sowie ausstehenden Forderungen und Verpflichtungen gegenüber der Volkswagen AG beinhalten auch Vergütungs- und Abfindungsbestandteile für ein amtierendes und ein ehemaliges Vorstandsmitglied der TRATON SE. Die Verbindlichkeiten gegenüber weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG beziehen sich im Wesentlichen auf Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen Financial Services. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das verminderte Geschäftsvolumen mit Gesellschaften des ehemaligen Power-Engineering-Geschäfts zurückzuführen. Der Rückgang spiegelt sich auch in den Forderungen wider. Das Power-Engineering-Geschäft wurde im Jahr 2018 an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG veräußert, die nicht der TRATON GROUP angehört. Der Gesamtbetrag von 1.978 Mio € wurde im Jahr 2019 gezahlt.

Daneben hat die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des US-Dollar-Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an dem US-amerikanischen Lkw-Hersteller Navistar International Corporation einen derzeit ungenutzten Kredit in Höhe von 3.300 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Die Finanzierung erfolgt zu für derartige Darlehen marktüblichen Konditionen. Der zugrunde liegende Kaufpreis wird über ein vom Abschluss der Transaktion abhängiges Fremdwährungsderivat vollständig abgesichert.

Im Geschäftsjahr 2020 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 960 Mio € (1.091 Mio €). Es handelt sich hierbei um das Volumen der Forderungen, die im jeweiligen Berichtszeitraum übertragen und ausgebucht wurden. Die Kundenverbindlichkeiten gegenüber Volkswagen Financial Services sind durch branchenübliche Rückkaufgarantien gedeckt, siehe Anhangsangabe „40. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse“.

Die Verpflichtungen gegenüber dem amtierenden Vorstand und Aufsichtsrat enthalten ausstehende Salden für die Vergütung des Aufsichtsrats, für die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie für die variable Vergütung in Höhe von 3.297 T€ (7.743 T €). In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhalten die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019 – 2021

und Tranche 2020 – 2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von 80 % ihres Zielbetrags. 2020 erhielten die amtierenden Vorstände Abschlagszahlungen auf ihre 2019 – 2021 PSP-Pläne. Zum 31. Dezember 2020 besteht daraus eine Forderung von 106 T€ gegenüber den Vorständen (im Vorjahr bestand keine Forderung). Angaben zu den Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands finden sich in der Anhangsangabe „45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats“ sowie im „Vergütungsbericht“ innerhalb des Zusammengefassten Lageberichts.

Für Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE wurden im Geschäftsjahr 2020 folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst. Darin sind auch Leistungen enthalten, die mit der Volkswagen AG verrechnet werden.

| in T€ | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Kurzfristig fällige Leistungen | 9.888 | 10.584 |
| Leistungen auf Basis von Performance Shares | 2.789 | 1.953 |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses | 1.920 | 2.180 |
| Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses | 17.359 | – |
| Gesamt | 31.956 | 14.716 |

Die bei der TRATON SE oder bei anderen Unternehmen der TRATON GROUP angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags. Dieses richtet sich – soweit es sich um Mitglieder von deutschen Betriebsräten handelt – nach den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes.

Die Leistungen auf Basis von Performance Shares enthalten die Aufwendungen für die den Vorstandsmitgliedern im Rahmen des ab 2019 geltenden Vergütungssystems gewährten Performance Shares.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, die Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne

sowie abhängig vom Sozialversicherungssystem die Beiträge zum schwedischen Rentensystem für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zahlungen an Herrn Drees sowie an Herrn Renschler im Zusammenhang mit deren vorzeitigem Ausscheiden aus dem Vorstand.

44. Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)

Der Aufsichtsrat der TRATON SE beschloss Ende des Jahres 2018, in das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE (17. Januar 2019) einzuführen. Das neue Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einer erfolgsabhängigen Tantieme mit zweijährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung).

Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Aktie der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) in Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200 % des Zielbetrags begrenzt.

Bei einer Zielerreichung von 100 % der jeweils vereinbarten Ziele beträgt der Zielbetrag für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2020 einen auf 100 % hochgerechneten Betrag in Höhe 6.640 T€ (3.906 T€). Im Falle eines unterjährigen Beginns oder Endes des Dienstverhältnisses erfolgt eine Kürzung des Zielbetrags pro rata temporis. Bei einem ehemaligen Vorstandsmitglied wird gemäß Aufhebungsvereinbarung der Dienstvertrag ab der Beendigung seiner Bestellung fortgeführt, sodass hier keine Kürzung des Zielbetrages vorgenommen wurde.

Den amtierenden Vorstandsmitgliedern sowie den ehemalige Vorstandsmitgliedern wurden insgesamt 403.989 Performance Shares (basierend auf der Aktie der TRATON SE) bzw. 4.396 Performance Shares (basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG) für 2020 zugeteilt. Ihr Fair Value betrug im Gewährungszeitpunkt 7.559 T€ (basierend auf der Aktie der TRATON SE) bzw. 730 T€ (basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG). Im Vorjahr wurden den Vorstandsmitgliedern insgesamt 25.394 Performance Shares zugeteilt, ihr Fair Value betrug im Gewährungszeitpunkt 3.267 T€ (basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG). Der Buchwert der Verpflichtung zum 31. Dezember 2020 betrug 5.543 T€ (1.953 T€). Der Vergütungsaufwand in Höhe von 6.472 T€ (1.953 T€) wurde als Personalaufwand erfasst. Der innere Wert betrug 692 T€ (-) und entspricht dem Betrag, den die Vorstandsmitglieder erhalten hätten, wenn sie am 31. Dezember 2020 ausgeschieden wären. In seine Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen.

In den oben angegebenen Zahlen sind auch die Performance Shares enthalten, die gemäß der zugrunde liegenden Aufhebungsvereinbarung zugesagt wurden.

Für weitere Information zu den individuellen LTI Vergütungen der Vorstandsmitglieder in Form des sogenannten Performance-Share-Plans siehe „[Vergütungsbericht](#)“ im Zusammengefassten Lagebericht.

45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

| in T€ | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Bezüge des Vorstands | | |
| Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile | 5.858 | 4.385 |
| Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile | 1.680 | 3.632 |
| Komponente mit langfristiger Anreizwirkung | 5.632 | 3.267 |
| | 13.170 | 11.283 |
| Bezüge des Aufsichtsrats | | |
| Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile | 2.088 | 2.390 |
| | 2.088 | 2.390 |

Für weitere Information zu die individuellen Vergütungen der Vorstandsmitglieder und des Aufsichtsrats siehe „[Vergütungsbericht](#)“ im Zusammengefassten Lagebericht. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten, inklusive der variablen Vergütung der Tantieme und des LTI in Form des sogenannten Performance-Share-Plans.

ERFOLGSUNABHÄNGIGE VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsunabhängige Vergütung des Vorstands setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften wird nicht gesondert vergütet, sondern ist mit der Vergütung abgegolten. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Dienstwagen sowie die Übernahme von Versicherungsprämien.

Im Geschäftsjahr 2020 haben die Vorstandsmitglieder als Zeichen der Solidarität mit den in Kurzarbeit oder vergleichbaren Maßnahmen befindlichen Mitarbeitern auf einen Teil ihrer Festvergütung verzichtet bzw. haben diesen an eine wohltätige Organisation gespendet.

ERFOLGSABHÄNGIGE VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsabhängige Vergütung beinhaltet die Tantieme mit einem zweijährigen Bemessungszeitraum. Der Vergleichszeitraum 2019 umfasst außerdem die erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten, die bis zum 16. Januar 2019 galten.

KOMPONENTE MIT LANGFRISTIGER ANREIZWIRKUNG

Die Komponente mit langfristiger Anreizwirkung enthält den Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit. In den oben dargestellten Bezügen sind entsprechend den handelsrechtlichen Vorschriften die Fair Values der zugeteilten Performance Shares im jeweiligen Gewährungszeitpunkt berücksichtigt.

Aufwendungen aus Performance Shares stellen keine Bezüge im Sinne der handelsrechtlichen Regelungen dar und sind damit in den obigen Tabellen nicht enthalten.

Für weitere Informationen zu den Details des Performance-Share-Plans siehe Anhangsangabe „[44. Leistungen auf Basis von Performance Shares \(aktienbasierte Vergütung\)](#)“.

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der TRATON SE enthält keine erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten, sondern besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen.

PENSIONSANSPRÜCHE DES VORSTANDS

Am 31. Dezember 2020 betragen die Pensionsrückstellungen für die amtierenden Vorstandsmitglieder 1.762 T€ (4.555 T€). Der Rückstellung wurden im Berichtsjahr 1.072 T€ (1.238 T€) zugeführt. Für beitragsorientierte Pensionspläne, die nicht in den Gesamtbezügen enthalten sind, wurden darüber hinaus 848 T€ (942 T€) aufgewendet.

Am 31. Dezember 2020 betragen die Pensionsrückstellungen für die ehemaligen Vorstandsmitglieder 5.023 T€ (-).

46. Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft ergaben sich im Geschäftsjahr 2020 keine Änderungen.

47. Vorstand

Mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 legten die Herren Andreas Renschler, Joachim Drees und Prof. Dr. Carsten Intra ihre Ämter als Mitglieder des Vorstands nieder. Die Herren Matthias Gründler und Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann wurden mit Wirkung ab 16. Juli 2020 als Nachfolger zu Mitgliedern des Vorstands der TRATON SE bestellt. Herr Gründler wurde auch zum Vorsitzenden des Vorstands bestellt und übernahm zusätzlich zu den bisherigen Ressorts des Vorsitzenden des Vorstands die Verantwortung für den Zentralbereich Human Resources. Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann übernahm neben seinem Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE auch den Vorsitz des Vorstands der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE. Herr Christian Schulz übernahm zusätzlich zu seinen bisherigen Ressorts die Verantwortung für den Bereich IT.

48. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses

Die nachfolgende Tabelle enthält im Geschäftsjahr die berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (E&Y), München, sowie für Gesellschaften des internationalen E&Y-Netzwerks, und im Vorjahr die Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) sowie für Gesellschaften des internationalen PwC-Netzwerks.

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|----------|-----------|
| Abschlussprüfung | 7 | 8 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 0 | 2 |
| Steuerberatungsleistungen | 2 | 0 |
| Sonstige Leistungen | 0 | 0 |
| Honoraraufwand | 9 | 10 |

Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr durch PwC und den Gesellschaften des internationalen PwC-Netzwerkes für den Review von Berichtspaketen des 1. Quartals 2020 Honorare in Höhe von 0,2 Mio € berechnet.

Die im Geschäftsjahr berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers E&Y (Vorjahr PwC) und der jeweiligen verbundenen deutschen Unternehmen sind in folgender Tabelle dargestellt:

| in Mio € | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|----------|----------|
| Abschlussprüfung | 2 | 2 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 0 | 2 |
| Steuerberatungsleistungen | 1 | 0 |
| Sonstige Leistungen | 0 | 0 |
| Honoraraufwand | 3 | 4 |

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2020 auf die Prüfung des Konzernabschlusses der TRATON SE und der Jahresabschlüsse von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews der Zwischenabschlüsse der TRATON SE und der deutschen Konzerngesellschaften. Die Steuerberatungsleistungen betrafen im Wesentlichen die lohnsteuerliche Betreuung für ins Ausland entsandte Mitarbeiter, die im Geschäftsjahr letztmalig durch E&Y erfolgte.

Die Honorare für den Review von Berichtspaketen des 1. Quartals 2020 durch PwC und die verbundenen deutschen Unternehmen betragen 0,1 Mio €.

49. Deutscher Corporate-Governance-Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2020 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben. Die Entsprechenserklärung ist in der „[Erklärung zur Unternehmensführung](#)“ als gesonderter Teil des Zusammengefassten Lageberichts enthalten sowie auf der Internetseite der TRATON SE www.traton.com veröffentlicht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2020 ebenfalls ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und auf der Internetseite der MAN SE www.corporate.man.eu veröffentlicht.

50. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 26. Januar 2021 haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmervertreter eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Die erzielte Einigung sieht eine Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen vor. Zu den geplanten Maßnahmen gehören eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien sowie der Abbau von rund 3.500 Stellen bis Ende 2022 in Deutschland über alle Unternehmensbereiche hinweg. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive der noch offenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Produktionsnetzwerk) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Akquisition der Navistar International Corporation („Navistar“) durch die TRATON SE hat am 19. Januar 2021 ein Navistar-Aktionär eine Klage gegen Navistar, dessen Board of Directors sowie gegen die

TRATON SE und ihre 100%-Tochtergesellschaft Dusk Inc. im United States District Court for the Southern District of New York eingereicht (Anderson v. Navistar International Corporation, et al., Case No. 21-cv-00453 (S.D.N.Y.)). Der Kläger trägt vor, dass das vorläufige sog. Proxy Statement von Navistar in wesentlichen Punkten unvollständig und daher irreführend sei. Die Klage zielt auf Unterlassung (injunctive relief), Feststellung (declaratory relief), Annullierung (rescission), Schadenersatz (monetary damages) sowie Kosten, einschließlich anwaltlicher Honorare. Die Klage wurde bis zum Tag der Aufstellung des Konzernabschlusses weder an die TRATON SE noch an die Dusk Inc. zugestellt.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der geplanten Akquisition von Navistar hat ein weiterer Navistar-Aktionär am 20. Januar 2021 eine putative Sammelklage (putative class action complaint) gegen Navistar, dessen Board of Directors sowie die TRATON SE und ihre 100% Tochtergesellschaft TRATON US Inc. im Circuit Court of DuPage County, Illinois, Chancery Division eingereicht (Drulias v. Clarke, et al., Case No. 2021-CH-000022 (Ill. DuPage Cty. Cir. Ct.)). Der Kläger behauptet, dass Navistar und sein Board of Directors gegen Treuepflichten unter Delaware Recht verstoßen habe sowie, dass die TRATON SE sowie die TRATON US Inc. diesen vermeintlichen Treuepflichtverletzungen Beihilfe geleistet habe. Die Klage zielt auf Zulassung als Sammelklage (class action certification), Unterlassung (injunctive relief), Feststellung (declaratory relief), Annullierung (rescission), Abschöpfung von Vermögensvorteilen (disgorgement), Schadenersatz (monetary damages) sowie Kosten, einschließlich anwaltlicher Honorare. Die Klage wurde bis zum Tag der Aufstellung des Konzernabschlusses weder an die TRATON SE noch an die TRATON US Inc. zugestellt.

Da beide Klagen noch nicht zugestellt worden sind und sich die beiden Verfahren noch in einem frühen Stadium befinden, ist eine Bewertung aktuell nicht möglich.

51. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

Matthias Gründler

(ab 16. Juli 2020)

Albershausen,

Vorsitzender des Vorstands

- 1 Volkswagen Financial Services AG
 - 2 MAN SE (Vors.)
MAN Truck & Bus SE (Vors.)
 - 3 Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
 - 4 Scania AB, Schweden (Vors.)
Scania CV AB, Schweden (Vors.)
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)
-

Andreas Renschler

(bis 15. Juli 2020)

Stuttgart,

Vorsitzender des Vorstands

- 1 Deutsche Messe AG
 - 2 MAN Energy Solutions SE (Vors.)
MAN Truck & Bus SE (Vors.)
MAN SE (Vors.)
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
 - 3 Navistar International Corporation, USA
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
 - 4 MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)
Porsche Holding Stuttgart GmbH
Scania AB, Schweden (Vors.)
Scania CV AB, Schweden (Vors.)
-

Joachim Drees

(bis 15. Juli 2020)

Stuttgart,

Mitglied des Vorstands

- 1 MAN Energy Solutions SE
Renk Aktiengesellschaft
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
Volkswagen Financial Services AG
 - 2 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
 - 3 Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
-

Antonio Roberto Cortes

São Paulo-Indianópolis, Brasilien

Mitglied des Vorstands

- 4 Volkswagen Financial Services Brazil, Brasilien
-

Henrik Henriksson

Stockholm, Schweden

Mitglied des Vorstands

- 3 Electrolux AB, Schweden
Hexagon AB, Schweden
-

Prof. Dr. Carsten Intra

(bis 15. Juli 2020)

Karlsfeld,

Mitglied des Vorstands

- 4 MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien
-

Christian Levin*Lidingö, Schweden*

Mitglied des Vorstands

-
- 4 OOO Scania-Rus, Russland
-

Christian Schulz*Stuttgart,*

Mitglied des Vorstands

-
- 2 MAN Truck & Bus SE
 - 3 Navistar International Corporation, USA
 - 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
-

Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann

(ab 16. Juli 2020)

Braunschweig,

Mitglied des Vorstands

-
- 1 Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
 - 2 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
 - 3 Fraunhofer Research Austria GmbH, Österreich
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
-

Stand: 31. Dezember 2020 bzw. Datum des Ausscheidens

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

52. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate**Hans Dieter Pötsch***Wolfsburg,*

Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 1 Bertelsmann SE & Co. KGaA
Bertelsmann Management SE
 - 2 Volkswagen AG (Vors.)
AUDI AG
Wolfsburg AG
Autostadt GmbH
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
 - 4 Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Österreich (Vors.)
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich (Vors.)
Porsche Retail GmbH, Österreich (Vors.)
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (stellv. Vors.)
-

Athanasios Stimoniaris**München,*Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE und des SE-Betriebsrats
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE und des SE-Betriebsrats sowie
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats und des Gesamtbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE und des SE-Betriebsrats

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 1 MAN Truck & Bus SE
MAN SE
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
Volkswagen AG
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
-

Torsten Bechstädt**Helmstedt,*

Fachreferent des Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

Mari Carlquist**Södertälje, Schweden*

Vertreterin der PTK (Privattjänstemannakartellen, Gewerkschaftsbund in Schweden) bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
- Scania CV AB, Schweden
- Dynamate AB (vormals DIS AB), Schweden

Dr. Manfred Döss*Mülheim,*

Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE und General Counsel der Volkswagen AG

- 1 PTV Planung Transport Verkehr AG

Jürgen Kerner**Frankfurt,*

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

- 1 MAN SE (stellv. Vors.)
- MAN Truck & Bus SE (stellv. Vors.)
- Premium Aerotec GmbH (stellv. Vors.)
- thyssenkrupp AG (stellv. Vors.)
- Siemens AG
- Airbus Operations GmbH

Gunnar Kilian*Lehre,*

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 2 Wolfsburg AG (Vors.)
- Autostadt GmbH (Vors.)
- Volkswagen Group Services GmbH (Vors.)
- MAN Energy Solutions SE (Vors.)
- MAN Truck & Bus SE
- AUDI AG
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- 3 Grizzlys Wolfsburg GmbH
- 4 Scania AB, Schweden
- Scania CV AB, Schweden
- Allianz für die Region GmbH
- Porsche Holding Stuttgart GmbH
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., China

Dr. Albert X. Kirchmann*Lindau/Bodolz,*

Chief Executive Advisor

- 3 MAN Truck & Bus SE
- MCE Bank GmbH

Dr. Julia Kuhn-Piëch*Salzburg, Österreich*

Immobilienmanagerin

- 1 MAN SE
- MAN Truck & Bus SE
- AUDI AG
- 3 Scania AB, Schweden
- Scania CV AB, Schweden

Lisa Lorentzon**Huddinge, Schweden*

Vorsitzende der Gewerkschaften für Hochschulabsolventen bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
 - Scania CV AB, Schweden
-

Bo Luthin**Södertälje, Schweden*

Direktor für Arbeitssicherheit bei Scania Södertälje und Koordinator für IF Metall (Gewerkschaft in Schweden)

Michael Lyngsie**Gnesta, Schweden*

Vorsitzender der IF Metall (Gewerkschaft in Schweden) bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
 - Scania CV AB, Schweden
-

Nina Macpherson*Stocksund, Schweden*

Board des Board of Directors der Scania AB

- 3 M&K Industrials AB, Schweden (stellv. Vors.)
 - Scania AB, Schweden
 - Scania CV AB, Schweden
 - Scandinavian Enviro Systems AB, Schweden
-

Bernd Osterloh**Wolfsburg, Fallersleben,*

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

- 1 Volkswagen AG
 - Autostadt GmbH
 - Wolfsburg AG
 - Volkswagen Group Services GmbH
 - 3 Volkswagen Immobilien GmbH
 - Porsche Holding Stuttgart GmbH
 - Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich
 - Skoda Auto a.s., Tschechien
 - SEAT, S.A., Spanien
 - VfL Wolfsburg-Fußball GmbH
 - Allianz für die Region GmbH
-

Dr. Dr. Christian Porsche*Salzburg, Österreich*

Facharzt für Neurologie

- 1 MAN Truck & Bus SE
 - 3 Scania AB, Schweden
 - Scania CV AB, Schweden
-

Dr. Wolf-Michael Schmid*Helmstedt,*

Unternehmer (Geschäftsführer der Schmid Gruppe)

- 1 BRW AG (Vors.)
 - Öffentliche Versicherung Braunschweig Anstalt des öffentlichen Rechts
-

Karina Schnur**Reichertshofen,*

Generalsekretärin der Mitbestimmung der MAN Truck & Bus SE und der TRATON SE

- 1 MAN SE
 - MAN Truck & Bus SE
 - MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

Hiltrud Werner*München,*

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 2 AUDI AG
 - Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
 - MAN Energy Solutions SE
- 3 Grizzlys Wolfsburg GmbH
- 4 SEAT S.A., Spanien
 - Porsche Holding Stuttgart GmbH

Frank Witter*Braunschweig,*

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 2 Volkswagen Financial Services AG (Vors.)
 - Volkswagen Group Services GmbH
- 4 Volkswagen Immobilien GmbH (Vors.)
 - VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (Vors.)
 - Skoda Auto a.s., Tschechien

Steffen Zieger**Leipzig,*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

- 1 MAN SE
 - MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (stellv. Vors.)

* Von der Belegschaft gewählt

Stand: 31. Dezember 2020

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

53. Ausschüsse des Aufsichtsrats

(Stand: 31.12.2020)

Präsidium

Hans Dieter Pötsch (Vors.)

Gunnar Kilian

Michael Lyngsie

Bernd Osterloh

Dr. Dr. Christian Porsche

Athanasios Stimoniaris

Prüfungsausschuss

Frank Witter (Vors.)

Torsten Bechstädt

Dr. Julia Kuhn-Piëch

Lisa Lorentzon

Nina Macpherson

Karina Schnur

Nominierungsausschuss

Hans Dieter Pötsch

Gunnar Kilian

Dr. Dr. Christian Porsche

54. Anteilsbesitzliste

ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| I. MUTTERUNTERNEHMEN | | | | | | | |
| TRATON SE, München | | | | | | | |
| II. TOCHTERUNTERNEHMEN | | | | | | | |
| A. Vollkonsolidierte Gesellschaften | | | | | | | |
| I. Inland | | | | | | | |
| B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 110 | 2 | | 2019 |
| B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG, Koblenz | EUR | | 100,00 | 8.360 | 2.781 | | 2019 |
| GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal | EUR | | 100,00 | 26 | 1.261 | | 2019 |
| KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal | EUR | | 94,00 | 36.756 | 1.068 | | 2019 |
| M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München | EUR | | 100,00 | 1.039 | - | 1) | 2020 |
| MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen | EUR | | 100,00 | 44.668 | - | 1) 12) | 2020 |
| MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München | EUR | | 100,00 | 623 | 304 | | 2019 |
| MAN Marken GmbH, München | EUR | | 100,00 | 21 | -1 | | 2019 |
| MAN SE, München | EUR | | 94,36 | 2.467.084 | 35.052 | | 2020 |
| MAN Service und Support GmbH, München | EUR | | 100,00 | 25 | - | 1) | 2020 |
| MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München | EUR | | 100,00 | 130.934 | - | 1) | 2020 |
| MAN Truck & Bus SE, München | EUR | | 100,00 | 563.488 | - | 1) | 2020 |
| Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 105.562 | 38.827 | | 2019 |
| SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 36.625 | - | 1) | 2019 |
| Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 73.802 | 9.406 | | 2019 |
| SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 4.925 | 1.035 | | 2019 |
| SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 12.615 | 2.340 | | 2019 |
| Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 720 | 2.336 | | 2019 |
| SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz | EUR | | 100,00 | 9.463 | - | 1) | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal | EUR | | 100,00 | 5.124 | 312 | | 2019 |
| TB Digital Services GmbH, München | EUR | | 100,00 | 25 | – | 1) | 2019 |
| TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal | EUR | | 100,00 | 18.100 | 259 | | 2019 |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| AB Dure, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 1.440 | – | 5) | 2019 |
| AB Folkvagn, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 100 | – | 5) | 2019 |
| AB Scania-Vabis, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 100 | – | 5) | 2019 |
| Ainax AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 120 | – | 5) | 2019 |
| Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion | ZAR | 18,0152 | 70,00 | 10.305 | –5.027 | | 2019 |
| CNC Factory AB, Värnamo | SEK | 10,0247 | 100,00 | 1.979 | 39 | | 2019 |
| Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos | BRL | 6,3756 | 99,98 | 224.921 | 20.310 | | 2019 |
| Dynamate AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 3.987 | –410 | | 2019 |
| DynaMate IntraLog AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 100 | – | 5) | 2019 |
| Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 18.561 | –26 | | 2019 |
| Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 53.051 | – | | 2019 |
| Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 42.070 | – | | 2019 |
| Ferruform AB, Luleå | SEK | 10,0247 | 100,00 | 78.383 | –2.657 | | 2019 |
| Griffin Automotive Ltd., Road Town | TWD | 34,4845 | 100,00 | 1.221.807 | 364.880 | | 2019 |
| Griffin Lux S.à r.l., Luxemburg | EUR | | – | – | – | 4) 13) | 2019 |
| ItalSCANIA S.p.A., Trento | EUR | | 100,00 | 46.669 | 29.861 | | 2019 |
| Kai Tak Holding AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 120 | – | 5) | 2019 |
| Laxå Specialvehicles AB, Laxå | SEK | 10,0247 | 100,00 | 94.594 | 15.814 | | 2019 |
| LOTS Group AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 81.959 | 326 | 12) | 2019 |
| LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 6,3756 | 100,00 | 28.849 | 23.489 | | 2019 |
| Lots Logistics (Guangxi) Ltd, Beihai | CNY | 8,0290 | 100,00 | 3.485 | –1.356 | | 2019 |
| Mälardalens Tekniska Gymnasium AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 80,00 | 18.048 | 55.442 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg | ZAR | 18,0152 | 100,00 | 911.674 | 85.612 | | 2019 |
| MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice | PLN | 4,5562 | 100,00 | 745.298 | 75.384 | | 2019 |
| MAN Capital Corp., Pompano Beach/FL | USD | 1,2276 | 100,00 | 248.591 | 996 | | 2019 |
| MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach/FL | USD | 1,2276 | 100,00 | 84.618 | 10.678 | | 2019 |
| MAN Finance and Holding S.A., Strassen | EUR | | 100,00 | 1.867.475 | 46.469 | | 2019 |
| MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyrgos | EUR | | 100,00 | 2.288 | -273 | | 2017 |
| MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti | HUF | 364,3300 | 100,00 | 4.998.312 | 651.058 | | 2019 |
| MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara | TRY | 9,1013 | 100,00 | 264.053 | 2.061 | | 2019 |
| MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo | BRL | 6,3756 | 100,00 | 694.985 | -130.110 | | 2019 |
| MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Steyr | EUR | | 100,00 | 27.318 | 2.124 | | 2019 |
| MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan | PLN | 4,5562 | 100,00 | 8.617 | 686 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin | KRW | 1.336,2100 | 100,00 | 17.260.910 | 201.477 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang | MYR | 4,9380 | 100,00 | -4.463 | 2.899 | | 2018 |
| MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok | THB | 36,7268 | 99,99 | 133.672 | -1.865 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice | CZK | 26,2390 | 100,00 | 1.160.624 | 84.190 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve | DKK | 7,4405 | 100,00 | 123.907 | 9.663 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry | EUR | | 100,00 | 74.134 | 10.324 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada | EUR | | 100,00 | 122.791 | 7.006 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca | EUR | | 100,00 | 25.914 | 4.312 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués | MXN | 24,4115 | 100,00 | -736.990 | -951.607 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai | AED | 4,5092 | 100,00 | 49.563 | -4.442 | | 2018 |
| MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem | EUR | | 100,00 | 25.969 | 3.575 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog | NOK | 10,4574 | 100,00 | 181.497 | 21.785 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Österreich GmbH, Steyr | EUR | | 100,00 | 745.832 | 20.077 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn | PLN | 4,5562 | 100,00 | 38.942 | 32.230 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon | EUR | | 100,00 | 7.128 | 3.430 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen | CHF | 1,0811 | 100,00 | 27.098 | 2.525 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava | EUR | | 100,00 | 9.449 | 791 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana | EUR | | 100,00 | 12.436 | 929 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Sverige AB, Kungens Kurva | SEK | 10,0247 | 100,00 | 49.253 | 10.736 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking | CNY | 8,0290 | 100,00 | 62.685 | 83 | | 2019 |
| MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon | GBP | 0,8993 | 100,00 | 102.741 | 6.183 | | 2018 |
| MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien | EUR | | 100,00 | 246.987 | 3.657 | | 2019 |
| MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice | PLN | 4,5562 | 100,00 | 1.073.044 | 80.948 | | 2019 |
| MAN Türkiye A.S., Ankara | TRY | 9,1013 | 99,99 | 845.713 | 161.094 | | 2019 |
| MW-Hallen Restaurang AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 2.029 | -160 | | 2019 |
| N.W.S. S.r.l., Trento | EUR | | 52,50 | 550 | 439 | | 2019 |
| Norsk Scania A/S, Oslo | NOK | 10,4574 | 100,00 | 318.128 | 451.144 | | 2019 |
| Norsk Scania Eiendom A/S, Oslo | NOK | 10,4574 | 100,00 | 100.291 | 12.169 | | 2019 |
| OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg | RUB | 91,7754 | 100,00 | 680.225 | 166.298 | | 2019 |
| OOO MAN Truck and Bus RUS, Moskau | RUB | 91,7754 | 100,00 | 5.817.606 | 909.684 | | 2019 |
| OOO Scania Finance, Moskau | RUB | 91,7754 | 100,00 | 589.042 | 57.562 | | 2019 |
| OOO Scania Leasing, Moskau | RUB | 91,7754 | 100,00 | 2.425.353 | 1.998.737 | | 2019 |
| OOO Scania Peter, St. Petersburg | RUB | 91,7754 | 100,00 | 209.455 | -30.805 | | 2019 |
| OOO Scania Service, Golitsino | RUB | 91,7754 | 100,00 | 344.402 | 56.840 | | 2019 |
| OOO Scania Strachovanie, Moskau | RUB | 91,7754 | 100,00 | 57.542 | 57.442 | | 2019 |
| OOO Scania-Rus, Golitsino | RUB | 91,7754 | 100,00 | 5.909.477 | 1.100.728 | | 2019 |
| Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok | THB | 36,7268 | 100,00 | 1.945 | -76 | | 2019 |
| PT Scania Parts Indonesia, Balikpapan | USD | 1,2276 | 100,00 | 3.603 | 3.659 | | 2019 |
| Reliable Vehicles Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 2.500 | - | 5) | 2019 |
| Sågverket 6 AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 956 | 11 | | 2019 |
| Santa Catarina Veículos e Serviços Ltda., Biguaçu | BRL | 6,3756 | 100,00 | 55.746 | 12.758 | | 2019 |
| Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok | THB | 36,7268 | 100,00 | 64.694 | 17.573 | | 2019 |
| Scanexpo International S.A., Montevideo | USD | 1,2276 | 100,00 | 8.375 | -97 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Scania (Hong Kong) Ltd., Hongkong | HKD | 9,5167 | 100,00 | 43.632 | 19.402 | | 2019 |
| Scania (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam | MYR | 4,9380 | 100,00 | 60.135 | 12.608 | | 2019 |
| Scania AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 14.636.053 | 39 | | 2019 |
| Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia | BRL | 6,3756 | 99,99 | 81.461 | 3.090 | | 2019 |
| Scania Argentina S.A., Buenos Aires | ARS | 103,2880 | 100,00 | 7.809.207 | 2.337.539 | | 2019 |
| Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne | AUD | 1,5861 | 100,00 | 65.673 | 15.395 | | 2019 |
| Scania Banco S.A., São Bernardo do Campo | BRL | 6,3756 | 100,00 | 423.260 | 65.047 | | 2019 |
| Scania Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek | EUR | | 100,00 | 8.426 | 15.529 | | 2019 |
| Scania BH d.o.o., Sarajevo | BAM | 1,9558 | 100,00 | 2.900 | 395 | | 2019 |
| Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone | BWP | 13,2632 | 100,00 | 18.450 | 13.637 | | 2019 |
| Scania Bulgaria EOOD, Sofia | BGN | 1,9560 | 100,00 | 12.904 | 4.887 | | 2019 |
| Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 1.029 | - | 5) | 2019 |
| Scania Bus Financing AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 79.043.557 | 212.640 | 5) | 2019 |
| Scania Central Asia LLP, Almaty | KZT | 517,3200 | 100,00 | 74.108 | -37.493 | | 2019 |
| Scania Chile S.A., Santiago de Chile | CLP | 872,1700 | 100,00 | 14.837.823 | 1.780.695 | | 2019 |
| Scania Colombia S.A.S., Bogotá | COP | 4.200,5000 | 100,00 | 36.051.116 | 10.301.329 | | 2019 |
| Scania Comercial, S.A. de C.V., Querétaro | MXN | 24,4115 | 99,99 | 581.087 | 74.509 | | 2019 |
| Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore | INR | 89,6900 | 100,00 | 247.054 | -326.665 | | 2019 |
| Scania Commercial Vehicles Renting S.A., San Fernando de Henares | EUR | | 100,00 | 34.534 | 2.018 | | 2019 |
| Scania Commerciale S.p.A., Trento | EUR | | 100,00 | 8.521 | 639 | | 2019 |
| Scania Corretora de Seguros Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 6,3756 | 100,00 | 2.994 | 2.950 | | 2018 |
| Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam | MYR | 4,9380 | 100,00 | 3.458 | 109 | | 2019 |
| Scania Credit AB, Södertälje | EUR | | 100,00 | 3.688 | -12 | | 2019 |
| Scania Credit Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb) | HRK | 7,5492 | 100,00 | 15.575 | 3.645 | | 2019 |
| Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla | RON | 4,8685 | 100,00 | 45.397 | 3.205 | | 2019 |
| Scania Credit Singapore Pte. Ltd., Singapur | SGD | 1,6221 | 100,00 | 524 | -331 | | 2019 |
| Scania Credit Solutions Pty Ltd., Aeroton | ZAR | 18,0152 | 100,00 | 18.567 | -2.381 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Scania Credit Taiwan Ltd., New Taipei City | TWD | 34,4845 | 100,00 | 13.744 | -956 | | 2019 |
| Scania CV AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 41.033.119 | 8.616.000 | | 2019 |
| Scania Czech Republic s.r.o., Prag | CZK | 26,2390 | 100,00 | 753.469 | 481.629 | | 2019 |
| Scania Danmark A/S, Ishøj | DKK | 7,4405 | 100,00 | 64.663 | 64.663 | | 2019 |
| Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj | DKK | 7,4405 | 100,00 | 126.860 | 14.961 | | 2019 |
| Scania del Perú S.A., Lima | PEN | 4,4436 | 100,00 | 50.254 | 6.660 | | 2019 |
| Scania Delivery Center AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 115.318 | 32.654 | | 2019 |
| Scania East Africa Ltd., Nairobi | KES | 134,0450 | 100,00 | -89.197 | -218.529 | | 2019 |
| Scania Eesti AS, Tallinn | EUR | | 100,00 | 9.473 | 3.340 | | 2019 |
| Scania Finance Australia Pty. Ltd., Melbourne | AUD | 1,5861 | 100,00 | 16.797 | -531 | | 2019 |
| Scania Finance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek | EUR | | 100,00 | 15.398 | 1.160 | | 2019 |
| Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia | BGN | 1,9560 | 100,00 | 12.252 | 3.906 | | 2019 |
| Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile | CLP | 872,1700 | 100,00 | 2.299.742 | 2.010.280 | | 2019 |
| Scania Finance Colombia S.A.S., Bogotá | COP | 4.200,5000 | 100,00 | 6.358.251 | -696.400 | | 2019 |
| Scania Finance Czech Republic spol. s r.o., Prag | CZK | 26,2390 | 100,00 | 817.036 | 59.072 | | 2019 |
| Scania Finance France S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | 56.713 | 7.866 | | 2019 |
| Scania Finance Great Britain Ltd., London | GBP | 0,8993 | 100,00 | 86.232 | 9.252 | | 2019 |
| Scania Finance Hispania EFC S.A., San Fernando de Henares | EUR | | 100,00 | 43.098 | 3.513 | | 2019 |
| Scania Finance Holding AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 272.222 | 48.318 | | 2019 |
| Scania Finance Ireland Ltd., Dublin | EUR | | 100,00 | 9.197 | 1.855 | | 2019 |
| Scania Finance Italy S.p.A., Mailand | EUR | | 100,00 | 47.387 | 6.932 | | 2019 |
| Scania Finance Korea Ltd., Chung-Ang | KRW | 1.336,2100 | 100,00 | 32.212.451 | 181.270 | | 2019 |
| Scania Finance Luxembourg S.A., Münsbach | EUR | | 100,00 | 4.729 | -124 | | 2018 |
| Scania Finance Magyarország Zrt., Biatorbágy | HUF | 364,3300 | 100,00 | 2.402.360 | 281.897 | | 2019 |
| Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R., El Marqués | MXN | 24,4115 | 100,00 | - | - | 6) | 2020 |
| Scania Finance Nederland B.V., Breda | EUR | | 100,00 | 46.266 | 5.678 | 9) | 2019 |
| Scania Finance New Zealand Ltd., Auckland | NZD | 1,6956 | 100,00 | - | - | 4) 6) | 2020 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Scania Finance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn | PLN | 4,5562 | 100,00 | 210.682 | 32.508 | | 2019 |
| Scania Finance Schweiz AG, Kloten | CHF | 1,0811 | 99,99 | 5.335 | 1.349 | | 2019 |
| Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec | EUR | | 100,00 | 12.481 | 1.195 | | 2019 |
| Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton | ZAR | 18,0152 | 100,00 | 500.504 | -43.267 | | 2018 |
| Scania Financial Leasing (China) Co., Ltd, Shanghai | CNY | 8,0290 | 100,00 | 98.234 | -2.766 | 4) | 2019 |
| Scania Finans AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 1.235.649 | 179.037 | | 2019 |
| Scania France S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | 70.841 | 29.490 | | 2019 |
| Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 43.222 | 57.756 | | 2019 |
| Scania Group (Thailand) Co., Ltd., Samut Prakan | THB | 36,7268 | 100,00 | -3.335 | 28.003 | | 2019 |
| Scania Growth Capital AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 90,10 | 150.719 | -16.548 | | 2019 |
| Scania Hispania Holding S.L., San Fernando de Henares | EUR | | 100,00 | 37.527 | 11.757 | | 2019 |
| Scania Hispania S.A., San Fernando de Henares | EUR | | 100,00 | 22.680 | 14.515 | | 2019 |
| Scania Holding France S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | 81.085 | 21.112 | | 2019 |
| Scania Holding Inc., Columbus/IN | USD | 1,2276 | 100,00 | 3.999 | -2.537 | | 2018 |
| Scania Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb) | HRK | 7,5492 | 100,00 | 40.149 | 5.766 | | 2019 |
| Scania Hungaria Kft., Biatorbágy | HUF | 364,3300 | 100,00 | 3.160.422 | 2.096.126 | | 2019 |
| Scania Industrial Maintenance AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 31.583 | -2.658 | | 2019 |
| Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis | EUR | | 100,00 | - | - | 10) | 2019 |
| Scania Insurance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn | PLN | 4,5562 | 100,00 | 3.558 | 3.474 | | 2019 |
| Scania Investimentos Imobiliários S.A., Vialonga | EUR | | 100,00 | 484 | -15 | | 2019 |
| Scania IT AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 117.172 | 992 | 8) | 2019 |
| Scania IT France S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | 199 | 26 | | 2019 |
| Scania IT Nederland B.V., Zwolle | EUR | | 100,00 | 670 | 189 | | 2019 |
| Scania Japan Ltd., Tokio | JPY | 126,5100 | 100,00 | -497.583 | -188.349 | | 2019 |
| Scania Korea Group Ltd., Seoul | KRW | 1.336,2100 | 100,00 | 47.398.696 | 15.392.235 | | 2019 |
| Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 6,3756 | 100,00 | 2.539.292 | 469.042 | | 2019 |
| Scania Latvia SIA, Rīga | EUR | | 100,00 | 7.024 | 2.417 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Scania Leasing d.o.o., Ljubljana | EUR | | 100,00 | 6.107 | 1.115 | | 2019 |
| Scania Leasing Ltd., Dublin | EUR | | 100,00 | - | - | 5) | 2019 |
| Scania Leasing Österreich GmbH, Brunn am Gebirge | EUR | | 100,00 | 13.357 | -12 | | 2019 |
| Scania Leasing RS d.o.o., Krnješevci | RSD | 117,5600 | 100,00 | 69.975 | -32.977 | | 2019 |
| Scania Lízing Kft., Biatorbágy | HUF | 364,3300 | 100,00 | 476.213 | -6.340 | | 2019 |
| Scania Location S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | - | - | 5) | 2019 |
| Scania Logistics Netherlands B.V., Zwolle | EUR | | 100,00 | 3.342 | 1.334 | | 2019 |
| Scania Luxembourg S.A., Münsbach | EUR | | 100,00 | - | 841 | | 2019 |
| Scania Makedonija d.o.o.e.l., Ilinden | MKD | 61,6250 | 100,00 | 5.947 | -290 | | 2019 |
| Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Samut Prakan | THB | 36,7268 | 100,00 | 51.811 | -22.680 | | 2019 |
| Scania Maroc S.A., Casablanca | MAD | 10,9049 | 100,00 | 161.079 | 31.492 | | 2019 |
| Scania Middle East FZE, Dubai | AED | 4,5092 | 100,00 | 13.051 | 589 | | 2019 |
| Scania Milano S.p.A., Lainate | EUR | | 100,00 | 4.010 | 1.057 | | 2019 |
| Scania Moçambique, S.A., Beira | MZN | 91,5700 | 100,00 | -37.186 | 11.230 | | 2019 |
| Scania Namibia (Pty) Ltd., Windhoek | NAD | 18,0132 | 100,00 | 65.771 | 7.636 | | 2019 |
| Scania Nederland B.V., Breda | EUR | | 100,00 | 73.111 | 24.377 | | 2019 |
| Scania New Zealand Ltd., Wellington | NZD | 1,6956 | 100,00 | - | - | 4) | 2018 |
| Scania Omni AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 2.400 | - | 5) | 2019 |
| Scania Österreich GmbH, Brunn am Gebirge | EUR | | 100,00 | 27.864 | 13.689 | | 2019 |
| Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge | EUR | | 100,00 | 18.618 | -4 | | 2019 |
| Scania Overseas AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 74.630 | -30.390 | | 2019 |
| Scania Polska S.A., Nadarzyn | PLN | 4,5562 | 100,00 | 197.184 | 134.751 | | 2019 |
| Scania Portugal, Unipessoal Lda., Santa Iria de Azóia | EUR | | 100,00 | 9.218 | 2.888 | | 2019 |
| Scania Power Polska Sp. z o.o., Warschau | PLN | 4,5562 | 100,00 | -287 | -1.974 | | 2019 |
| Scania Production (China) Co., Ltd., Rugao | CNY | 8,0290 | 100,00 | - | - | 7) | 2020 |
| Scania Production Angers S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | 28.652 | 1.402 | | 2019 |
| Scania Production Meppel B.V., Meppel | EUR | | 100,00 | 20.813 | 3.271 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Scania Production Slupsk S.A., Slupsk | PLN | 4,5562 | 100,00 | 41.638 | 4.741 | | 2019 |
| Scania Production Zwolle B.V., Zwolle | EUR | | 100,00 | 51.590 | 7.143 | | 2019 |
| Scania Properties Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 501 | - | 5) | 2019 |
| Scania Real Estate (UK) Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 6.416 | 942 | | 2019 |
| Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek | EUR | | 100,00 | 2.850 | 234 | | 2019 |
| Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia | BGN | 1,9560 | 100,00 | -12 | -13 | | 2019 |
| Scania Real Estate Czech Republic s.r.o., Prag | CZK | 26,2390 | 100,00 | 119.843 | 21.107 | | 2019 |
| Scania Real Estate d.o.o. Beograd, Belgrad | RSD | 117,5600 | 100,00 | -240 | -31 | | 2019 |
| Scania Real Estate Finland Oy, Helsinki | EUR | | 100,00 | 13.789 | 1.187 | | 2019 |
| Scania Real Estate France S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | 3.717 | 118 | | 2019 |
| Scania Real Estate Hispania S.L., San Fernando de Henares | EUR | | 100,00 | 764 | 169 | | 2019 |
| Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l., Münsbach | EUR | | 100,00 | 5.790 | 655 | | 2019 |
| Scania Real Estate Holding Oy, Helsinki | EUR | | 100,00 | 5.520 | -9 | | 2019 |
| Scania Real Estate Hong Kong Ltd., Hongkong | HKD | 9,5167 | 100,00 | 46 | -1 | 5) | 2018 |
| Scania Real Estate Hungaria Kft., Biatorbágy | HUF | 364,3300 | 100,00 | 1.014.929 | 119.398 | | 2019 |
| Scania Real Estate Kenya Ltd., Nairobi | KES | 134,0450 | 100,00 | 195.363 | -4.184 | | 2019 |
| Scania Real Estate Lund AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 100 | - | | 2019 |
| Scania Real Estate Österreich GmbH, Brunn am Gebirge | EUR | | 100,00 | 9.800 | 1.597 | | 2019 |
| Scania Real Estate Polska Sp. z o.o., Nadarzyn | PLN | 4,5562 | 100,00 | 79.411 | 5.774 | | 2019 |
| Scania Real Estate Romania S.R.L., Ciorogârla | RON | 4,8685 | 100,00 | 5.517 | 717 | | 2019 |
| Scania Real Estate Schweiz AG, Kloten | CHF | 1,0811 | 100,00 | 3.625 | 2.042 | | 2019 |
| Scania Real Estate Services AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 804.896 | 171.178 | | 2019 |
| Scania Real Estate Slovakia s.r.o., Senec | EUR | | 100,00 | 3.327 | 432 | | 2019 |
| Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda | EUR | | 100,00 | 10.267 | 3.300 | | 2019 |
| Scania Rent Romania S.R.L., Ciorogârla | RON | 4,8685 | 100,00 | 10.522 | 506 | | 2019 |
| Scania Romania S.R.L., Ciorogârla | RON | 4,8685 | 100,00 | 24.261 | -906 | | 2019 |
| Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou | CNY | 8,0290 | 100,00 | -11.464 | -10.371 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Scania Sales and Services AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 17.001.647 | 2.524.484 | | 2019 |
| Scania Schweiz AG, Kloten | CHF | 1,0811 | 100,00 | 27.924 | 24.618 | | 2019 |
| Scania Senegal S.U.A.R.L., Dakar | XOF | 655,9570 | 100,00 | 10.000 | - | 4) | 2018 |
| Scania Services del Perú S.A., Lima | PEN | 4,4436 | 100,00 | 35.158 | 5.321 | | 2019 |
| SCANIA SERVICII ASIGURARI S.R.L., Ciorogârla | RON | 4,8685 | 100,00 | 2.292 | 374 | | 2019 |
| Scania Servicios, S.A. de C.V., Querétaro | MXN | 24,4115 | 99,99 | 175 | 39 | | 2019 |
| Scania Siam Co. Ltd., Bangkok | THB | 36,7268 | 99,99 | 436.223 | -21.734 | | 2019 |
| Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok | THB | 36,7268 | 100,00 | 414.769 | 55.294 | | 2019 |
| Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur | SGD | 1,6221 | 100,00 | 14.749 | 6.577 | | 2019 |
| Scania Slovakia s.r.o., Senec | EUR | | 100,00 | 9.664 | 2.870 | | 2019 |
| Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana | EUR | | 100,00 | 11.007 | 4.562 | | 2019 |
| Scania South Africa (Pty) Ltd., Aeroton | ZAR | 18,0152 | 100,00 | 405.314 | 101.625 | | 2019 |
| Scania Srbija d.o.o., Krnješevci | RSD | 117,5600 | 100,00 | 311.251 | 115.515 | | 2019 |
| Scania Suomi Oy, Helsinki | EUR | | 100,00 | 23.402 | 23.402 | | 2019 |
| Scania Sverige AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 188.036 | 28.185 | | 2019 |
| Scania Sverige Bussar AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 42.966 | - | 5) | 2019 |
| Scania Tanzania Ltd., Dar-es-Salaam | TZS | 2.846,5700 | 100,00 | -55.194 | -4.029.744 | | 2019 |
| Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok | THB | 36,7268 | 99,99 | 227.756 | -5 | | 2019 |
| Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 3.283 | -35 | | 2019 |
| Scania Treasury AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 80.258.500 | 96.834 | | 2019 |
| Scania Trucks & Buses AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 79.044 | 213 | | 2019 |
| Scania USA Inc., San Antonio/TX | USD | 1,2276 | 100,00 | 5.638 | 1.885 | | 2019 |
| Scania West Africa Ltd., Accra | GHS | 7,2055 | 100,00 | 11.362 | -9.968 | | 2019 |
| Scania-Kringlan AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 6.000 | - | 5) | 2019 |
| Scanlink Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 1.956 | - | 5) | 2019 |
| Scanrent - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Santa Iria de Azóia | EUR | | 100,00 | 24.414 | 426 | | 2019 |
| Scantruck Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 1.671 | - | 5) | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| Södertälje Bilkredit AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 100 | - | 5) | 2019 |
| SOE Busproduction Finland Oy, Lahti | EUR | | 100,00 | 4.741 | 1.168 | | 2019 |
| Southway Scania Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 1.170 | - | 5) | 2019 |
| SST Sustainable Transport Solutions India Pvt. Ltd., Nagpur | INR | 89,6900 | 99,99 | 45.505 | -28.595 | | 2019 |
| Suvesa Super Veics Pesados Ltda., Eldorado do Sul | BRL | 6,3756 | 99,98 | 32.082 | 6.776 | | 2019 |
| Tachy Experts S.A.S., Angers | EUR | | 100,00 | - | - | 8) | 2020 |
| TOV Donbas-Scan-Service, Makijivka | UAH | 34,7826 | 100,00 | 17.120 | 370 | | 2019 |
| TOV Kyiv-Scan, Kiew | UAH | 34,7826 | 100,00 | 12.748 | -25 | | 2019 |
| TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew | UAH | 34,7826 | 100,00 | 275.285 | 12.546 | | 2019 |
| TOV Scania Credit Ukraine, Kiew | UAH | 34,7826 | 100,00 | 92.522 | 35.003 | | 2019 |
| TOV Scania Ukraine, Kiew | UAH | 34,7826 | 100,00 | 85.654 | 54.178 | | 2019 |
| TOV Scania-Lviv, Lwiv | UAH | 34,7826 | 100,00 | 32.148 | 119 | | 2019 |
| TRATON AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 6.206 | 242.722 | | 2019 |
| TRATON International S.A., Strassen | EUR | | 100,00 | - | - | 4) 6) | 2020 |
| TRATON US Inc., Wilmington/DE | USD | 1,2276 | 100,00 | - | - | 4) 6) | 2020 |
| UAB Scania Lietuva, Vilnius | EUR | | 100,00 | 6.153 | 1.421 | | 2019 |
| Union Trucks Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 573 | - | 5) | 2019 |
| Vabis Bilverkstad AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 101 | - | 5) | 2019 |
| Vabis Försäkringsaktiebolag, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 211.192 | - | | 2019 |
| Vindbron Arendal AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 100,00 | 14.133 | -388 | | 2019 |
| Westrucks Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8993 | 100,00 | 336 | - | 5) | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| B. Nicht konsolidierte Gesellschaften | | | | | | | |
| 1. Inland | | | | | | | |
| GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal | EUR | | 100,00 | 26 | - | | 2019 |
| LoadFox GmbH, München | EUR | | 100,00 | - | -3.083 | | 2019 |
| MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München | EUR | | 100,00 | 2.880 | 53 | | 2019 |
| MAN HR Services GmbH, München | EUR | | 100,00 | 50 | - | 1) | 2019 |
| MAN Personal Services GmbH, Dachau | EUR | | 100,00 | 25 | - | 1) | 2019 |
| MAN-Unterstützungskasse GmbH, München | EUR | | 100,00 | 517 | -76 | | 2019 |
| Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal | EUR | | 100,00 | 1.336 | 387 | | 2019 |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| Beech's Garage (1983) Ltd., Belper | GBP | 0,8993 | 100,00 | - | - | 7) | 2020 |
| ERF (Holdings) plc, Swindon | GBP | 0,8993 | 100,00 | 757 | - | 5) | 2018 |
| ERF Ltd., Swindon | GBP | 0,8993 | 100,00 | - | - | 5) | 2018 |
| HRVS Group Ltd., Belper | GBP | 0,8993 | 100,00 | - | - | 7) | 2020 |
| HRVS Rentals Ltd., Belper | GBP | 0,8993 | 100,00 | - | - | 7) | 2020 |
| Lauken S.A., Montevideo | UYU | 51,7515 | 100,00 | - | - | 5) | 2018 |
| LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou | EUR | | 100,00 | 11.050 | 639 | | 2019 |
| MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantsfontein | ZAR | 18,0152 | 100,00 | - | -1.775 | 2) 5) | 2017 |
| MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., Isando | ZAR | 18,0152 | 100,00 | 0 | - | 5) | 2018 |
| MAN Latin America Importacao, Industria e Comércio de Veículos Ltda., Limeira | BRL | 6,3756 | 100,00 | - | - | 5) | 2019 |
| MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando | ZAR | 18,0152 | 100,00 | - | -68.539 | 2) 5) | 2017 |
| MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune | INR | 89,6900 | 99,99 | 3.252.600 | -3.328.300 | | 2019 |
| MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong | HKD | 9,5167 | 100,00 | - | - | 4) 6) | 2020 |
| OOO Truck Production RUS, St. Petersburg | RUB | 91,7754 | 100,00 | 120.340 | 3.993 | | 2019 |
| Re-MAN Parts Ltd., Belper | GBP | 0,8993 | 100,00 | - | - | 7) | 2020 |
| Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo | BRL | 6,3756 | 99,99 | - | - | 4) | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| S.A. Trucks Ltd., Bristol | GBP | 0,8993 | 100,00 | 1 | - | 5) | 2018 |
| Scanexpo S.A., Montevideo | UYU | 51,7515 | 100,00 | - | - | 5) | 2018 |
| Scania Cma Gora d.o.o., Danilovgrad | EUR | | 100,00 | - | - | 4) 6) | 2020 |
| Scania de Venezuela S.A., Valencia | VES | 1.357.387,5425 | 100,00 | 15 | 22 | | 2019 |
| Scania Finance Israel Ltd., Tel Aviv | ILS | 3,9465 | 100,00 | 1.000 | - | 4) | 2019 |
| Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen | SEK | 10,0247 | 100,00 | 1.400 | 248 | | 2019 |
| TRATON Finance Luxemburg S.A., Strassen | EUR | | 100,00 | - | - | 4) 6) | 2020 |
| TRATON, LLC, Herndon/VA | USD | 1,2276 | 100,00 | 723 | 119 | | 2019 |
| III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN | | | | | | | |
| A. At Equity bewertete Unternehmen | | | | | | | |
| 1. Inland | | | | | | | |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| Cummins-Scania XPI Manufacturing, LLC, Columbus/IN | USD | 1,2276 | 50,00 | 133.580 | -11.352 | | 2019 |
| Oppland Tungbilservice A/S, Fagernes | NOK | 10,4574 | 50,00 | 5.701 | 2.792 | | 2019 |
| Tynset Diesel A/S, Tynset | NOK | 10,4574 | 50,00 | 4.840 | 1.069 | | 2019 |
| B. At Cost bewertete Unternehmen | | | | | | | |
| 1. Inland | | | | | | | |
| HINO & TRATON Global Procurement GmbH, München | EUR | | 51,00 | 2.043 | 18 | 4) | 2019 |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| AMEXCI AB, Karlskoga | SEK | 10,0247 | 9,10 | 16.951 | -21.489 | | 2019 |
| Global Truck & Bus Procurement LLC, Lisle/IL | USD | 1,2276 | 51,00 | 445 | - | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN | | | | | | | |
| A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen | | | | | | | |
| 1. Inland | | | | | | | |
| Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München | EUR | | 49,00 | 52.420 | 615 | 4) | 2019 |
| sennder GmbH, Berlin | EUR | | 14,64 | 78.007 | -9.061 | | 2019 |
| Telematics Solutions GmbH, Berlin | EUR | | 46,73 | - | - | 4) 7) | 2020 |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| BITS DATA i Södertälje AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 33,00 | 4.413 | 39.225 | | 2019 |
| Navistar International Corporation, Lisle/IL | USD | 1,2276 | 16,70 | -3.723.000 | 243.000 | 3) | 2019 |
| ScaValencia, S.A., Ribarroja del Turia | EUR | | 26,00 | 12.010 | 1.244 | | 2019 |
| Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong | CNY | 8,0290 | 25,00 | 30.427.871 | 3.775.667 | 9) 11) | 2019 |
| UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand | UZS | 12.860,4150 | 32,89 | 175.383.447 | 106.196.088 | | 2019 |
| B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen | | | | | | | |
| 1. Inland | | | | | | | |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| AKOA Stockholm AB, Stockholm | SEK | 10,0247 | 26,30 | 78.383 | -2.657 | | 2019 |
| Corebon AB, Arlöv | SEK | 10,0247 | 24,20 | 68.550 | 2.358 | | 2019 |
| Innokraft AB, Sundsvall | SEK | 10,0247 | 46,00 | 4.334 | 1.366 | | 2019 |
| Södertälje Science Park AB, Södertälje | SEK | 10,0247 | 25,00 | 888 | 345 | | 2019 |



ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2020

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2020 | Kapitalanteil in % | Eigenkapital in Tsd. Landes- währung | Ergebnis in Tsd. Landes- währung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|--|-----------------------|--|--|---------|------|
| V. BETEILIGUNGEN | | | | | | | |
| 1. Inland | | | | | | | |
| Car2Car Communication Consortium, Braunschweig | EUR | | 5,55 | 446 | -166 | | 2019 |
| FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach | EUR | | 30,00 | 1.625 | 214 | | 2019 |
| Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin | EUR | | 8,16 | 886 | 697 | | 2019 |
| Roland Holding GmbH, München | EUR | | 22,83 | 3.006 | -8 | | 2019 |
| Verwaltungsgesellschaft Wasseraifingen mbH, Aalen | EUR | | 50,00 | 14.464 | -37 | | 2019 |
| 2. Ausland | | | | | | | |
| Barkarby Science AB, Järfälla | SEK | 10,0247 | 14,29 | 3.014 | 835 | | 2019 |
| Combient AB, Stockholm | SEK | 10,0247 | 4,65 | - | - | 7) | 2020 |
| Enersize OY, Helsinki | EUR | | 2,75 | 1.812 | -2.999 | | 2019 |
| Kiinteistö Oy Kairapolanne, Saariselkä | EUR | | 34,00 | -1 | 1.142 | | 2019 |
| Maghreb Truck Industry SpA, Sidi M'Hamed | DZD | 162,2990 | 10,00 | 128.980 | -1.020 | 4) | 2019 |
| NorthVolt AB, Stockholm | SEK | 10,0247 | 1,01 | 2.064.709 | -532.959 | | 2019 |
| Shenzhen Haylion Technologies Co. Ltd., Shenzhen | CNY | 8,0290 | 2,00 | 83.618 | -9.760 | | 2019 |
| Tusimple (Cayman) Limited, Grand Cayman | KYD | 0,9085 | 0,74 | - | - | 7) | 2020 |

1 Ergebnisabführungsvertrag

8 Geschäftstätigkeit 2020 aufgenommen

2 in Liquidation

9 konsolidierter Abschluss

3 abweichendes Geschäftsjahr

10 Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten

4 Rumpfgeschäftsjahr

11 Zahlen gemäß IFRS

5 zurzeit keine Geschäftstätigkeit

12 Sachverhalt iSd §1 UmwG

6 Neugründung

13 Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12

7 Neuerwerb

WEITERE INFORMATIONEN

| | |
|---|------------|
| Weitere Informationen | 227 |
| Versicherung der gesetzlichen Vertreter | 228 |
| Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers | 229 |
| Finanzkalender | 237 |
| Zusätzliche Informationen und Glossar | 238 |
| Impressum | 245 |
| TRATON GROUP Fünfjahresübersicht | 246 |

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des TRATON Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des TRATON Konzerns beschrieben sind.

München, den 10. Februar 2021

TRATON SE

Der Vorstand

Matthias Gründler

Christian Schulz

Antonio Roberto Cortes

Henrik Henriksson

Christian Levin

Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die TRATON SE

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der TRATON SE, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang zum Konzernabschluss, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der TRATON SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzern-

lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

WERTHALTIGKEIT VON GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Geschäfts- oder Firmenwerte stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des TRATON Konzerns dar. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte besteht aufgrund der Ermessensspielräume bei der Einschätzung künftiger Zahlungsmittelzuflüsse und Kapitalisierungszinssätze, insbesondere auch aufgrund der zu berücksichtigenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, aus unserer Sicht ein bedeutsames Risiko wesentlicher falscher Darstellungen. Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes war daher und auch aufgrund der Komplexität der Bewertungsmodelle im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sowie die Zuordnung von Vermögenswerten und Schulden zu den jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der internen Berichtsstruktur mit dem Management diskutiert und beurteilt. Unter Einbezug von internen Bewertungsspezialisten wurden die zugrunde liegenden Bewertungsmodelle für die Ermittlung der mittels Discounted-Cashflow-Modells berechneten Nutzungswerte sowohl methodisch als auch arithmetisch nachvollzogen. Wir haben die von den gesetzlichen Vertretern erstellten operativen Planungen in Bezug auf die Annahmen zu der Entwicklung von Absatzmärkten, Produktionskosten, Margen und verwendeten Wachstumsraten unter Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie mit planungsverantwortlichen Mitarbeitern erörtert und mit externen Informationen, insbesondere zu Marktstudien, verglichen. Die Ableitung der Kapitalisierungszinssätze haben wir gewürdigt, indem wir insbesondere die Zusammensetzung der hierfür herangezogenen Gruppe an Vergleichsunternehmen über den verwendeten Beta-Faktor beurteilt haben sowie die von der TRATON GROUP verwendeten landesspezifischen Parameter zur aktuellen Entwicklung von Zinsen und Marktrisikoprämien verglichen haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zu den für Ansatz und Bewertung von Geschäfts- oder Firmenwerten wesentlichen relevanten Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie „16. Immaterielle Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNG FÜR RISIKEN AUS EINEM EU-KARTELLVERFAHREN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Im September 2017 erließ die EU-Kommission eine Entscheidung, mit der die Scania AB für mutmaßliche Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht in Form eines Kartells zur Preiskoordination und eines mutmaßlichen Informationsaustausches verantwortlich gemacht und mit einer Geldbuße von insgesamt EUR 0,88 Mrd. belegt wurde. Gegen diese Entscheidung legte die Scania AB im Dezember 2017 beim Europäischen Gerichtshof Berufung ein und stellte bis zur Entscheidung eine Bankbürgschaft als Barsicherheit. Der Konzernabschluss der TRATON SE enthält Rückstellungen zur Abdeckung des Risikos einer Geldbuße bei der Scania AB. Aufgrund der Kronzeugenregelung erfolgte für die MAN SE ein vollständiger Erlass der Geldbuße durch die EU-Kommission.

Weiterhin sind sowohl MAN als auch Scania einer Vielzahl von Schadensersatzklagen von Kunden in verschiedenen Ländern ausgesetzt.

Im Rahmen der Prüfung haben wir diesen Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt, da die Risikobeurteilung und die Höhe der Rückstellung zur Abdeckung der oben angesprochenen Risiken in hohem Maße Unsicherheiten unterliegt sowie von Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf den Verfahrensausgang beeinflusst ist.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir uns ein Verständnis über den vom Konzern eingerichteten Prozess zur inhaltlichen Auseinandersetzung mit der Untersuchung der EU-Kommission verschafft. Hierbei haben wir uns insbesondere mit den Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter und der inter-

nen Rechtsanwälte der Gesellschaft in Bezug auf die aktuelle Entwicklung aus laufenden Verfahren in den verschiedenen Ländern befasst und die diesen Einschätzungen und Annahmen zugrunde liegenden Gründe unter Einbindung von internen Experten für Kartellrecht mit den gesetzlichen Vertretern und der Rechtsabteilung der Gesellschaft erörtert und gewürdigt. Ergänzend haben wir uns quartalsweise externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt und die wesentlichen Themen und Entwicklungen mit den externen Rechtsanwälten in Gesprächen diskutiert. Hierbei haben wir insbesondere erörtert, ob sich aus dem „oral hearing“ im Juni 2020 vor dem „General Court“ der Europäischen Kommission in Luxemburg Auswirkungen auf die bisherigen Einschätzungen zum Verfahrensausgang ergeben haben. Die Berechnung der Rückstellung haben wir durch Einsichtnahme in zugrundeliegende Unterlagen gewürdigt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich in Bezug auf die bilanzielle Abbildung der Rückstellung für Risiken aus einem EU-Kartellverfahren keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zum EU-Kartellverfahren sind in den Abschnitten „33. Sonstige Rückstellungen“ und „41. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ des Konzernanhangs enthalten.

BEWERTUNG VON VERMIETETEN VERMÖGENSWERTEN UND VON GEBRAUCHTWAGEN Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Vermietete Vermögenswerte resultieren unter anderem aus Verkäufen von Fahrzeugen, die mit einer Rückkaufsverpflichtung versehen sind (Sale-and-Buy-Back-Transaktionen). Hierbei schließen Gesellschaften des Konzerns beim Verkauf von Fahrzeugen mit den Kunden gleichzeitig bzw. zeitnah Rückkaufsverkaufsvereinbarungen ab, die die Abnahme bzw. Rücknahme dieser Fahrzeuge zu festgelegten Konditionen nach Ablauf einer festgelegten Laufzeit vorsehen. In der Bilanz werden diese Vermögenswerte unter „Vermietete Vermögenswerte“ ausgewiesen. Es besteht ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bewertung der ausgewiesenen vermieteten Vermögenswerte, da die Bewertung unter Berücksichtigung von möglichen Wertminderungsrisiken in hohem Maße von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter über die zukünftige Entwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt abhängig und damit in hohem Maße ermessensbehaftet ist.

Gleiches gilt auch für die bereits im Bestand befindlichen Gebrauchtwagen, da der Markt für Gebrauchtwagen im abgelaufenen Geschäftsjahr, nicht zuletzt auch durch die mit der Corona-Pandemie zusammenhängenden Auswirkungen, durch hohe Überbestände und deutlich geringere Verkaufspreise gekennzeichnet war.

Vor dem Hintergrund der insbesondere durch COVID-19 gestiegenen Unsicherheit der zukunftsgerichteten Bewertung sowie der dabei zugrunde liegenden ermessensbehafteten Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaften war die Bewertung der vermieteten Vermögenswerte und der Gebrauchtwagen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen in Bezug auf die vermieteten Vermögenswerte und die im Bestand befindlichen Gebrauchtfahrzeuge haben wir uns mit den zugrundeliegenden Unternehmensprozessen befasst. Die Annahmen der gesetzlichen Vertreter im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes insbesondere vor dem Hintergrund der COVID-19 Auswirkungen haben wir mit Vertretern der Gesellschaft anhand von länderübergreifenden Portfolio- und Margenanalysen des letzten Jahres diskutiert und beurteilt. Die Prüfungshandlungen in Bezug auf ein mögliches Restwertrisiko bei den vermieteten Vermögenswerten beinhalteten insbesondere die stichprobenweise Gegenüberstellung der vertraglichen Rückkaufwerte mit den erzielten Preisen aus aktuellen Verkäufen ähnlicher Modelle. Zur Beurteilung der ermittelten Restwerte pro Fahrzeug haben wir die Buchwerte der unter den vermieteten Erzeugnissen ausgewiesenen Fahrzeuge mit der Bewertung von aktuell im Bestand befindlichen Fahrzeugen abgeglichen. Das zugrundeliegende Mengengerüst haben wir über den im System für das Geschäftsjahr 2020 erfassten Absatz nachvollzogen und die der Bewertung zugrundeliegenden Inputdaten stichprobenweise zu den Vertragsunterlagen abgeglichen.

Die Bewertung der Gebrauchtfahrzeuge haben wir methodisch, arithmetisch und im Hinblick auf Methodenstetigkeit nachvollzogen und die Werte zu öffentlich verfügbaren Bewertungslisten bzw. zugänglichen Marktdaten abgeglichen und diese ebenfalls mit tatsächlichen erzielten Verkaufspreisen verglichen.

Aus unseren Prüfungshandlungen bzgl. der Bewertung der vermieteten Vermögenswerte und der Gebrauchtwagen haben sich keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zu den für die Bewertung von vermieteten Vermögenswerten und von Gebrauchtwagen wesentlichen Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „18. Vermietete Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

VOLLSTÄNDIGKEIT UND BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR GEWÄHRLEISTUNGSVERPFLICHTUNGEN AUS DEM ABSATZGESCHÄFT**Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:**

Für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen sowie für Kulanz gegenüber Kunden werden Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft ausgewiesen. Sie stellen einen wesentlichen Teil der sonstigen Rückstellungen des TRATON Konzerns dar. Bei der Bildung dieser Rückstellungen bestehen hohe Ermessensspielräume bei den Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die Ermittlung des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Kosten, sowie der Diskontierungszinssätze. Aufgrund dieser Tatsache beinhaltet die Vollständigkeit und Bewertung aus unserer Sicht ein bedeutsames Risiko wesentlicher falscher Darstellungen im Abschluss und war daher im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern implementierten Prozess dahingehend gewürdigt, ob und in welcher Art er die vollständige Erfassung aller relevanten Gewährleistungsfälle berücksichtigt. In diesem Zusammenhang haben wir zunächst stichprobenweise nachvollzogen, ob für jedes verumsatzte Fahrzeug automatisch eine Zuführung zur Rückstellung für Gewährleistung erfolgt. Die Berechnung der systemseitig pro verkauftem Fahrzeug errechneten Rückstellungen für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen haben wir rechnerisch nachvollzogen. Die Annahmen in Bezug auf die geschätzten Schadensverläufe haben wir mit den Verantwortlichen erörtert und anhand von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit beurteilt. Analytische Prüfungshandlungen haben wir dahingehend durchgeführt, dass wir die Entwicklung der Umsatzerlöse und verkauften Fahrzeuge mit der Entwicklung der Gewährleistungsrückstellungen verglichen und Abweichungen von unserer Erwartungshaltung mit den gesetzlichen Vertretern erörtert haben. Die Diskontierungszinssätze haben wir mit den laufzeitadäquaten Zinssätzen aus Marktdaten abgestimmt und die Berechnung mit diesen Sätzen nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zum Ansatz und der Bewertung von Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sind in den Abschnitten 4. „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Sonstige Rückstellungen“ sowie „33. Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2020 verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entspre-

chendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein

zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den

- gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
 - beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
 - holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
 - beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
 - führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Ver-

tretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „TRATON_SE_KA+ZLB_ESEF-2020-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektro-

nische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DIE ESEF-UNTERLAGEN

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses

und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

VERANTWORTUNG DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER ESEF-UNTERLAGEN

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;

- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 23. September 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 3. November 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der TRATON SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Heiko Hummel.

Anlage zum Bestätigungsvermerk:

1. NICHT INHALTLICH GEPRÜFTE BESTANDTEILE DES KONZERNLAGEBERICHTS

Folgenden Bestandteil des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die im Abschnitt „Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2020“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung.

2. WEITERE SONSTIGE INFORMATIONEN

Zu den „Sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- Abschnitt 1 An unsere Aktionäre
- Abschnitt 3 Operative Einheiten der TRATON Group
- Abschnitt 5 Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. INFORMATIONEN DES UNTERNEHMENS AUSSERHALB DES GESCHÄFTSBERICHTS, AUF DIE IM KONZERNLAGEBERICHT VERWIESEN WIRD

Der Lagebericht enthält Querverweise auf Internetseiten des Konzerns sowie der Konzerngruppe. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

München, den 15. Februar 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

| | |
|-------------------|-------------------|
| Meyer | Hummel |
| Wirtschaftsprüfer | Wirtschaftsprüfer |

Finanzkalender (voraussichtlich)¹

10.05.2021

Zwischenmitteilung 3M 2021

30.06.2021

Hauptversammlung

30.07.2021

Halbjahresfinanzbericht 2021

29.10.2021

Zwischenmitteilung 9M 2021

¹ Aktuelle Informationen auf unserer Homepage

traton.com/finanzkalender

Zusätzliche Informationen und Glossar

1. Quartalsübersicht

AUFTRAGSEINGANG INDUSTRIAL BUSINESS

| in Einheiten | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------------|
| Auftragseingang Industrial Business | 70.318 | 58.502 | 33.270 | 54.161 | 57.532 | 12.786 |
| davon Lkw ¹ | 67.007 | 55.304 | 30.726 | 48.603 | 52.923 | 14.084 |
| davon Busse | 3.311 | 3.198 | 2.544 | 5.558 | 4.609 | -1.298 |

¹ inklusive MAN TGE (Q4 2020: 5.761 Einheiten, Q3 2020: 5.040 Einheiten, Q2 2020: 3.888 Einheiten, Q1 2020: 4.549 Einheiten, Q4 2019: 4.107 Einheiten)

ABSATZ NACH LÄNDERN

| in Einheiten | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------------|
| Absatz Industrial Business | 62.520 | 49.922 | 31.748 | 45.990 | 63.128 | -608 |
| Absatz Lkw¹ | 58.186 | 45.331 | 28.529 | 41.960 | 57.407 | 779 |
| EU27+3 | 34.510 | 24.686 | 15.724 | 24.093 | 32.905 | 1.605 |
| davon Deutschland | 10.710 | 7.895 | 4.505 | 7.020 | 8.885 | 1.825 |
| Südamerika | 12.859 | 11.345 | 7.214 | 10.865 | 11.532 | 1.327 |
| davon Brasilien | 10.481 | 9.337 | 6.271 | 9.649 | 10.163 | 318 |
| Rest der Welt | 10.817 | 9.300 | 5.591 | 7.002 | 12.970 | -2.153 |
| Absatz Busse | 4.334 | 4.591 | 3.219 | 4.030 | 5.721 | -1.387 |
| EU27+3 | 2.068 | 1.403 | 1.323 | 1.304 | 1.898 | 170 |
| davon Deutschland | 801 | 379 | 171 | 378 | 534 | 267 |
| Südamerika | 1.436 | 2.546 | 1.278 | 1.829 | 1.873 | -437 |
| davon Brasilien | 1.116 | 1.672 | 981 | 1.348 | 1.193 | -77 |
| Rest der Welt | 830 | 642 | 618 | 897 | 1.950 | -1.120 |

¹ inklusive MAN TGE (Q4 2020: 6.243 Einheiten, Q3 2020: 5.037 Einheiten, Q2 2020: 2.927 Einheiten, Q1 2020: 3.428 Einheiten, Q4 2019: 4.677 Einheiten)

UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN

| in Mio € | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------------------|
| TRATON GROUP | 6.839 | 5.667 | 4.394 | 5.679 | 7.075 | -235 |
| Industrial Business | 6.736 | 5.565 | 4.290 | 5.564 | 6.953 | -217 |
| Neufahrzeuge | 4.372 | 3.331 | 2.393 | 3.290 | 4.601 | -229 |
| After Sales ¹ | 1.228 | 1.163 | 1.033 | 1.268 | 1.260 | -31 |
| Sonstige | 1.136 | 1.072 | 865 | 1.006 | 1.092 | 44 |
| Financial Services | 208 | 200 | 197 | 216 | 215 | -7 |
| Konsolidierung/Sonstige | -104 | -98 | -93 | -101 | -93 | -11 |

¹ enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

VERKÜRZTE TRATON GROUP GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| in Mio € | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|--------------------------------------|--------------|------------|-------------|--------------|--------------|--------------------------------------|
| Umsatz | 6.839 | 5.667 | 4.394 | 5.679 | 7.075 | -235 |
| Umsatzkosten | -5.777 | -4.708 | -3.978 | -4.659 | -5.792 | 16 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 1.063 | 960 | 416 | 1.020 | 1.282 | -219 |
| Vertriebskosten | -611 | -532 | -510 | -594 | -670 | 59 |
| Verwaltungskosten | -231 | -222 | -185 | -238 | -238 | 7 |
| Sonstiges Operatives Ergebnis | -82 | -44 | -103 | -27 | 27 | -109 |
| Operatives Ergebnis | 139 | 162 | -382 | 161 | 401 | -262 |
| Operative Rendite (in %) | 2,0 | 2,9 | -8,7 | 2,8 | 5,7 | -3,6 ppt |
| Finanzergebnis | -40 | 25 | -71 | -30 | -22 | -17 |
| Ergebnis vor Steuern | 100 | 187 | -453 | 131 | 379 | -279 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -65 | -56 | 68 | -35 | -53 | -13 |
| Ergebnis nach Steuern | 35 | 131 | -385 | 96 | 327 | -292 |

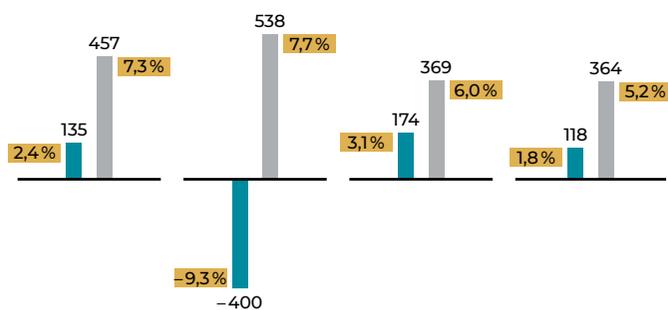
LEISTUNGSINDIKATOREN INDUSTRIAL BUSINESS

| in Mio € | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------------------------|
| Operatives Ergebnis | 114 | 125 | -400 | 135 | 364 | -250 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) | 118 | 174 | -400 | 135 | 364 | -246 |
| Operative Rendite (in %) | 1,7 | 2,2 | -9,3 | 2,4 | 5,2 | -3,5 ppt |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 1,8 | 3,1 | -9,3 | 2,4 | 5,2 | -3,5 ppt |
| Sachinvestitionen | 390 | 164 | 220 | 218 | 424 | -34 |
| Primäre F&E Kosten | 368 | 238 | 273 | 285 | 394 | -26 |

BEREINIGTES OPERATIVES ERGEBNIS INDUSTRIAL BUSINESS
NACH QUARTALEN

in Mio €

■ Operative Rendite (bereinigt) ■ 2020 ■ 2019



| | Q1 | | Q2 | | Q3 | | Q4 | |
|--|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Operatives Ergebnis Industrial Business | 135 | 457 | -400 | 551 | 125 | 369 | 114 | 364 |
| Bereinigungen Industrial Business | - | - | - | -13 | 50 | - | 4 | - |
| Operatives Ergebnis Industrial Business (bereinigt) | 135 | 457 | -400 | 538 | 174 | 369 | 118 | 364 |

BEREINIGTES EBITDA DES INDUSTRIAL BUSINESS

| in Mio € | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------------------|
| Operatives Ergebnis | 114 | 125 | -400 | 135 | 364 | -250 |
| Bereinigungen | 4 | 50 | - | - | - | 4 |
| Bereinigtes Operatives Ergebnis | 118 | 174 | -400 | 135 | 364 | -246 |
| zzgl. Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen | -11 | 77 | -5 | 23 | 13 | -24 |
| zzgl. Übriges Finanzergebnis | 34 | -5 | -20 | -22 | 53 | -19 |
| zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, saldiert mit Zuschreibungen | 238 | 236 | 239 | 220 | 233 | 5 |
| zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten, saldiert mit Zuschreibungen | 66 | 57 | 87 | 57 | 48 | 18 |
| zzgl. Wertminderungen auf Beteiligungen, saldiert mit Zuschreibungen | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Bereinigtes EBITDA | 446 | 538 | -99 | 414 | 711 | -265 |

LEISTUNGSINDIKATOREN FINANCIAL SERVICES

| | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------------------------|
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 25 | 37 | 19 | 26 | 38 | -13 |
| Operative Rendite (in %) | 12,2 | 18,7 | 9,5 | 12,0 | 17,6 | -5,5 ppt |

NETTOPORTFOLIO FINANCIAL SERVICES

| in Mio € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 7.733 | 7.981 |
| Wert der Rückkaufverpflichtungen bei Financial Services | 1.033 | 1.127 |
| Fahrzeuge mit Rückkaufverpflichtung | 754 | 828 |
| Nettoportfolio | 9.520 | 9.936 |

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG INDUSTRIAL BUSINESS

| in Mio € | Q4 2020 | Q3 2020 | Q2 2020 | Q1 2020 | Q4 2019 | Veränderung Q4 2020 zu Q4 2019 |
|--|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------------------------------|
| Brutto-Cashflow | 642 | 644 | 95 | 465 | 799 | -157 |
| Veränderung Working Capital | 693 | -228 | 16 | -324 | 172 | 521 |
| Cashflow aus der Geschäftstätigkeit | 1.335 | 416 | 111 | 141 | 971 | 364 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts | -511 | -217 | -291 | -309 | -582 | 71 |
| Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen | -996 | 901 | -201 | 1.486 | -425 | -572 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit | -1.507 | 683 | -492 | 1.177 | -1.007 | -501 |
| Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit | -319 | -1.431 | 1.298 | -1.532 | -192 | -127 |
| Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel | 8 | -32 | 19 | -89 | 13 | -4 |
| Veränderung der Flüssigen Mittel | -483 | -363 | 936 | -302 | -216 | -268 |
| Flüssige Mittel am Quartalsende | 1.641 | 2.124 | 2.488 | 1.551 | 1.853 | -212 |
| Brutto-Cashflow | 642 | 644 | 95 | 465 | 799 | -157 |
| Veränderung Working Capital | 693 | -228 | 16 | -324 | 172 | 521 |
| Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts | -511 | -217 | -291 | -309 | -582 | 71 |
| Netto-Cashflow | 824 | 199 | -179 | -167 | 389 | 435 |

NETTOLIQUIDITÄT INDUSTRIAL BUSINESS

| in Mio € | 31.12.2020 | 30.09.2020 | 30.06.2020 | 31.03.2020 | 31.12.2019 | Veränderung 31.12.2020 zu 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| Flüssige Mittel | 1.641 | 2.124 | 2.488 | 1.551 | 1.853 | -212 |
| Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen | 2.114 | 1.114 | 2.014 | 1.794 | 3.288 | -1.174 |
| Bruttoliquidität | 3.755 | 3.238 | 4.502 | 3.345 | 5.141 | -1.386 |
| Kreditstand | -3.728 | -3.965 | -4.878 | -3.507 | -3.641 | -87 |
| Nettoliquidität/-verschuldung | 27 | -727 | -376 | -162 | 1.500 | -1.473 |

2. Definitionen

Absatz: Der Absatz stellt die Zahl an Fahrzeugen dar, die unsere Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus verkaufen.

Auftragseingang: Der Auftragseingang ist definiert als rechtlich wirksame und verbindliche Bestellungen.

Aktivierungsquote: Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Segment Industrial Business definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

Ausschüttungsquote: Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stammaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der TRATON SE entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

Bereinigtes EBITDA des Industrial Business: Das bereinigte EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) gibt die betriebliche Leistung im Segment Industrial Business vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes wieder. Da Abschreibungen von den gewählten Bilanzierungsmethoden, den Buchwerten, der Kapitalstruktur und der Methode, wie der Vermögenswert erworben wurde, abhängen können, wird das bereinigte EBITDA vor allem als Kennzahl für unternehmensübergreifende Vergleiche herangezogen.

Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO): International anerkanntes Rahmenwerk für das Enterprise Risk Management und das Interne Kontrollsystem (IKS)

Compliance: Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze

Corporate Governance: Im internationalen Sprachgebrauch Bezeichnung für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle

DCGK: Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Derivate/derivative Finanzinstrumente: Finanzinstrumente, deren Wert sich im Wesentlichen vom Preis und den Preisschwankungen/-erwartungen eines zugrunde liegenden Basiswerts (z.B. Aktien, Devisen, Zinspapiere) ableitet

Dividendenrendite: Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstags des Berichtsjahres je Aktiengattung berechnet und sie zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

Eigenkapitalquote: Gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital an

European-Medium-Term-Notes (EMTN)-Programm: Rahmenvertrag zwischen Unternehmen und Händlern von Schuldverschreibungen, der es Unternehmen ermöglicht, Wertpapiere am europäischen Kapitalmarkt zur Beschaffung von Fremdkapital innerhalb kürzester Zeit zu platzieren

Equity-Methode: Verfahren zur Berücksichtigung von Beteiligungsgesellschaften, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden und auf deren Finanz- und Geschäftspolitik ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals der Beteiligung fortgeschrieben. Diese Veränderung geht in der Regel in die Gewinn- und Verlustrechnung der Eigentümergesellschaft ein.

Fair Value: Er entspricht dem beizulegenden Zeitwert, d. h. dem Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Funktionskosten: Funktionskosten sind Umsatzkosten, Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

IPO: Bezeichnet die Börsenersteinführung, d. h. das erstmalige öffentliche Angebot einer bislang nicht börsennotierten Gesellschaft (AG oder SE), Aktien des emittierenden Unternehmens zu zeichnen

Konsolidierungskreis: Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Kurs-Gewinn-Verhältnis: Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktie durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Marke: Die Marken der TRATON GROUP sind Scania (inklusive Scania Financial Services), MAN (inklusive der Holding MAN SE), Volkswagen Caminhões e Ônibus und die Digitalmarke RIO.

Operative Einheit: Die drei Operativen Einheiten Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus und Volkswagen Caminhões e Ônibus gehören dem Segment Industrial Business an. Sie betreiben mit der Herstellung von Lkw, Bussen und Motoren sowie dem Angebot zugehöriger Dienstleistungen das Hauptgeschäft der TRATON GROUP.

Option: Vereinbarungen, bei denen der Käufer berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, den zugrunde liegenden Vermögensgegenstand zu einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt für einen vorab festgelegten Preis zu erwerben (Call-Option) oder zu veräußern (Put-Option). Hingegen ist der Verkäufer der Option zur Abgabe bzw. zum Kauf des Vermögensgegenstands verpflichtet und erhält für die Bereitstellung der Optionsrechte in der Regel eine Prämie.

Sonstiges Ergebnis: Das Sonstige Ergebnis ist eine besondere Kategorie innerhalb des Eigenkapitals. Es enthält die in der Bilanz berücksichtigten, aber noch nicht im Ergebnis realisierten Gewinne und Verluste, insbesondere aus der Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Sicherungsgeschäften zum Marktwert, aus der Umrechnung der Abschlüsse von in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Konzerngesellschaften sowie den Neubewertungen aus Pensionsplänen, nach Berücksichtigung latenter Steuern.

Swap: Vereinbarung zweier Vertragsparteien über den Austausch von Zahlungsströmen über eine bestimmte Zeitspanne. Wichtige Beispiele sind Währungsswaps, bei denen auf unterschiedliche Währungen lautende Kapitalbeträge getauscht werden, und Zinsswaps, die üblicherweise den Tausch von fixen und variablen Zinszahlungen derselben Währung vorsehen.

Total Cost of Ownership (TCO): Summe aller für die Anschaffung eines Vermögenswerts, seine Nutzung und ggf. für die Entsorgung anfallenden Kosten

Vertragsverbindlichkeit: Verpflichtung, an einen Kunden Güter oder Dienstleistungen zu übertragen, für die der Kunde bereits eine Gegenleistung erbracht hat bzw. noch zu erbringen hat

Weighted Average Cost of Capital (WACC): Bezeichnung für die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.

Impressum

HERAUSGEBER

TRATON SE
Dachauer Str. 641
80995 München
www.traton.com

CORPORATE COMMUNICATIONS

T: +49 89 36098 303
media-relations@traton.com

INVESTOR RELATIONS

T: +49 89 36098 0
investor.relations@traton.com

KONZEPT, GESTALTUNG UND SATZ

3st kommunikation GmbH, Mainz

COPYRIGHT

©2021 bei TRATON SE und 3st kommunikation GmbH

FOTOGRAFIE

Getty Images (S. 3)
Scania West Africa (Titel, S. 3)
Konstantin Eckert (S. 4 rechts)
Guillaume Megevand (S. 4 links)
Andreas Hantschke (S. 5 links)
SWM/MVG (S. 5 rechts oben)
Daniel Hovdahl (S. 6)
Malagrine Studio (S. 8)

TRATON GROUP Fünfjahresübersicht

| | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Lkw und Busse (in Einheiten) | | | | | |
| Auftragseingang | 216.251 | 227.240 | 243.714 | 229.074 | 190.573 |
| davon Lkw ¹ | 201.640 | 206.208 | 219.825 | 208.552 | 172.912 |
| davon Busse | 14.611 | 21.032 | 23.889 | 20.522 | 17.661 |
| Absatz | 190.180 | 242.219 | 232.992 | 204.911 | 183.581 |
| davon Lkw ² | 174.006 | 220.723 | 210.363 | 185.693 | 165.806 |
| davon Busse | 16.174 | 21.496 | 22.629 | 19.218 | 17.775 |
| TRATON GROUP | | | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 22.580 | 26.901 | 25.927 | 24.366 | 21.915 |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 81 | 1.884 | 1.513 | 1.512 | 727 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €) | 135 | 1.871 | 1.650 | 1.462 | 1.188 |
| Operative Rendite (in %) | 0,4 | 7,0 | 5,8 | 6,2 | 3,3 |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 0,6 | 7,0 | 6,4 | 6,0 | 5,4 |
| Mitarbeiter ³ | 82.567 | 82.679 | 97.395 | 92.554 | 89.334 |
| Industrial Business | | | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 22.156 | 26.444 | 24.963 | 23.403 | 21.023 |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | -26 | 1.741 | 1.346 | 1.368 | 596 |
| Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €) | 28 | 1.729 | 1.484 | 1.318 | 654 |
| Operative Rendite (in %) | -0,1 | 6,6 | 5,4 | 5,8 | 2,8 |
| Operative Rendite (bereinigt) (in %) | 0,1 | 6,5 | 5,9 | 5,6 | 3,1 |
| Kapitalrendite (in %) | -0,1 | 9,7 | 8,6 | 9,0 | 4,0 |
| Bereinigtes EBITDA (in Mio €) | 1.300 | 3.022 | 2.366 | 2.107 | 1.911 |
| Primäre F&E-Kosten (in Mio €) | 1.165 | 1.376 | 1.411 | 1.427 | 1.310 |
| Sachinvestitionen (in Mio €) | 992 | 993 | 931 | 839 | 1.054 |
| Netto-Cashflow (in Mio €) | 676 | 2.711 | 221 | -162 | 724 |
| Nettoliiquidität/-verschuldung (in Mio €) ³ | 27 | 1.500 | 227 | 2.262 | 2.115 |



| | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---------------------------------------|--------|---------|---------|---------|--------|
| Scania Vehicles & Services | | | | | |
| Auftragseingang (in Einheiten) | 92.940 | 88.739 | 97.446 | 109.415 | 85.527 |
| Absatz (in Einheiten) | 72.085 | 99.457 | 96.475 | 90.777 | 81.346 |
| Umsatz (in Mio €) | 11.521 | 13.934 | 12.981 | 12.427 | 10.990 |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 748 | 1.506 | 1.207 | 1.167 | 555 |
| Operative Rendite (in %) | 6,5 | 10,8 | 9,3 | 9,4 | 5,0 |
| MAN Truck & Bus | | | | | |
| Auftragseingang (in Einheiten) | 84.921 | 100.652 | 112.915 | 94.003 | 85.968 |
| Absatz (in Einheiten) | 81.673 | 104.887 | 102.556 | 89.987 | 83.199 |
| Umsatz (in Mio €) | 9.659 | 11.088 | 10.815 | 10.022 | 9.247 |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | -553 | 371 | 402 | 526 | 405 |
| Operative Rendite (in %) | -5,7 | 3,3 | 3,7 | 5,3 | 4,4 |
| Volkswagen Caminhões e Ônibus | | | | | |
| Auftragseingang (in Einheiten) | 38.805 | 41.103 | 36.535 | 27.381 | 20.369 |
| Absatz (in Einheiten) | 36.974 | 41.891 | 36.362 | 25.881 | 20.369 |
| Umsatz (in Mio €) | 1.235 | 1.738 | 1.421 | 1.162 | 864 |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | -15 | 55 | 28 | -103 | -192 |
| Operative Rendite (in %) | -1,2 | 3,2 | 2,0 | -8,8 | -22,3 |



| | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|--|-------------|-------------|------------|------|------|
| Financial Services | | | | | |
| Umsatz (in Mio €) | 820 | 849 | 760 | 721 | 709 |
| Operatives Ergebnis (in Mio €) | 107 | 142 | 138 | 111 | 105 |
| Nettoportfolio (in Mio €) ³ | 9.520 | 9.936 | 8.699 | - | - |
| TRATON-Aktie | | | | | |
| Ergebnis je Aktie (in €) ⁴ | -0,20 | 3,04 | 2,78 | 2,06 | 0,42 |
| Dividende je Aktie (in €) ⁵ | 0,25 | 1,00 | - | - | - |
| Anzahl Stammaktien am 31.12. | 500.000.000 | 500.000.000 | 10.000.200 | - | - |
| Stammaktien Schlusskurs (Xetra-Notierung, in €) | | | | | |
| | 22,61 | 23,92 | - | - | - |

1 inklusive MAN TGE (2020: 19.238 Einheiten, 2019: 15.234 Einheiten, 2018: 10.087 Einheiten, 2017: 3.261 Einheiten, 2016: 0 Einheiten)

2 inklusive MAN TGE (2020: 17.635 Einheiten, 2019: 14.788 Einheiten, 2018: 7.871 Einheiten, 2017: 2.212 Einheiten, 2016: 0 Einheiten)

3 Stand am 31. Dezember

4 Ergebnis je Aktie vergleichbar für 2016 bis 2018 auf Basis 500 Mio Aktien gerechnet

5 2020: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2021

WWW.TRATON.COM