

TRANSFORM



SCANIA



MAN

NAVISTAR



Truck
Bus



TRANSFORM

Es ist nicht die Stärke des Einzelnen, die einen Vogelschwarm so kraftvoll macht. Es ist die Zusammenarbeit, die dazu führt, ein gemeinsames Ziel zu erreichen. Das gilt auch für die Transformation des Transportsektors.

Transforming Transportation Together. For a sustainable world. Es ist der gemeinsame TRATON Purpose, der uns als Gruppe auszeichnet. Es ist aber nicht allein der Purpose, der uns von anderen unterscheidet, sondern die Art und Weise, wie wir uns danach richten und wie ernst wir diese Verpflichtung nehmen.

Mit ihren starken Marken ist die TRATON GROUP eine treibende Kraft im Transportwesen. Wir bündeln unsere Kompetenzen, teilen gemeinsame Ziele und streben danach, Mehrwert zu schaffen. Gemeinsam haben wir die einzigartige Fähigkeit, die Zukunft des Transportsektors zu gestalten und unsere Marken sowie deren Kunden darin zu stärken, die Transformation der Branche voranzutreiben und davon zu profitieren.

	2023	2022	Veränderung
Lkw und Busse (in Einheiten)			
Auftragseingang	264.798	334.583	-21%
Absatz	338.183	305.485	11%
davon Lkw	281.290	254.300	11%
davon Busse	30.266	29.601	2%
davon MAN TGE	26.627	21.584	23%
TRATON GROUP			
Umsatz (in Mio €)	46.872	40.335	16%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	4.034	2.071	1.963
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,6	5,1	3,5 ppt.
Ergebnis je Aktie (in €)	4,90	2,28	2,62
Aktive Belegschaft ¹	103.621	100.356	3.265
TRATON Operations			
Umsatz (in Mio €)	45.736	39.554	16%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	4.272	2.257	2.016
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	9,3	5,7	3,6 ppt.
Kapitalrendite (ROI) (in %)	14,8	6,7	8,2 ppt.
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	2.170	1.892	15%
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.516	1.298	17%
Netto-Cashflow (in Mio €)	3.594	-625	4.219
TRATON Financial Services			
Umsatz (in Mio €)	1.589	1.294	23%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	269	303	-34
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	17,0	23,5	-6,5 ppt.
Eigenkapitalrendite (in %)	8,4	4,0	4,5 ppt.

¹ Stand am 31. Dezember



264.798

Auftragseingang
(in Einheiten)



46.872

Umsatz
(in Mio €)



8,6 %

Operative Rendite
(bereinigt)

DIE TRATON GROUP UND IHRE MARKEN



Mehr als die Summe der Teile: Vier Marken, jede mit ihrer eigenen Geschichte und eigenen Stärken, werden zu einer Gruppe und transformieren gemeinsam die Transportbranche.

globale
Nutzfahrzeugmarken

4

Länder

12

Produktions- und
Montagestandorte

33

Scania

Als Premium-Innovationsführer bietet Scania nachhaltige Transportlösungen an. Dazu zählen Lkw und Busse sowie Dienstleistungsangebote. Das Unternehmen ist global aufgestellt und vertreibt seine Produkte auf verschiedenen Märkten, dazu gehören neben Europa auch Nord- und Lateinamerika, Asien, Afrika und Ozeanien.

MAN

Mit dem Ziel, als verlässlicher Business-Partner das Kundengeschäft zu vereinfachen, bietet MAN ein komplettes Portfolio vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw auf Absatzmärkten weltweit an. Zu den internationalen Absatzmärkten gehören insbesondere Europa, Asien, Mittlerer Osten, Afrika und Lateinamerika.

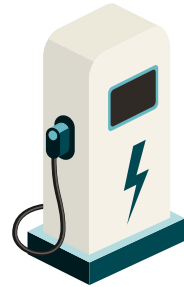
Navistar

Das Unternehmen produziert Lkw unter der Marke International sowie Busse unter der Marke IC Bus und verkauft Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen mittels verschiedener Handelspartner in den USA, Kanada und Mexiko.

Volkswagen Truck & Bus

Mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte, insbesondere in Lateinamerika sowie in Afrika und Asien, bietet Volkswagen Truck & Bus ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

STORIES



S. 11 EUROPAWEIT LADEN

Für die Transformation des Fernverkehrs in Europa treibt TRATON den Ausbau der Ladeinfrastruktur voran.

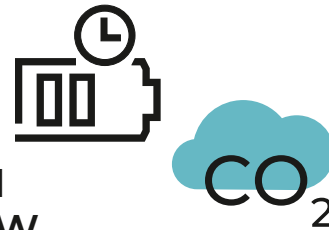
S. 13 NACHHALTIGKEIT ALS TEAMWORK

Auch beim Thema Nachhaltigkeit arbeiten die Marken der TRATON GROUP jetzt noch enger zusammen.



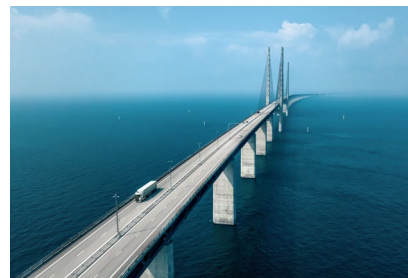
S. 6 DAS LETZTE JAHR IM RÜCKSPIEGEL

Ein Blick zurück auf wichtige Ereignisse 2023 bei der TRATON GROUP und ihren Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus.



S. 15 MYTHEN ZU E-LKW

Wenn es um batterieelektrische Antriebe geht, halten sich immer noch hartnäckig falsche Vorstellungen.



S. 19 TRANSFORMATION IN AKTION

Bald fahren Nutzfahrzeuge emissionsfrei und autonom – dafür stellen die Marken der Gruppe schon heute die Weichen.



S. 7 GEMEINSAM BESSER

Gemeinsam als Team arbeiten die sechs Vorstandsmitglieder der TRATON SE daran, die Transformation der Transportwelt weiter voranzutreiben.




S. 17 BAUKASTEN FÜR MEHRWERT

Das TRATON Modular System setzt auf gemeinsame Module und Schnittstellen statt Einzellösungen.



DAS LETZTE JAHR IM RÜCKSPIEGEL

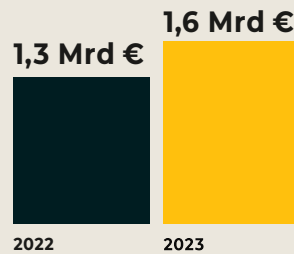
Video: Welche weiteren
Highlights gab es 2023?

 Mehr erfahren



Mehr Angebote

TRATON Financial Services erreicht den nächsten Meilenstein als integrierter Finanzdienstleister und TRATON Charging Solutions bietet einen neuen Lade-service für E-Lkw.



Umsatz von TRATON Financial Services

Die erste Station

Das Joint Venture Milence eröffnet im niederländischen Venlo die erste Ladestation für E-Lkw. Zum Start gibt es vier Ladepunkte, vier weitere folgen im Laufe des Jahres 2024. Insgesamt sollen bis 2027 europaweit mindestens 1.700 Ladepunkte entstehen.

Mindestens
1.700
Ladepunkte entstehen bis 2027.



Batteriefertigung

Scania nimmt ein neues, besonders nachhaltiges Batterie-montagewerk in Södertälje in Betrieb. Dort werden Batteriezellen von Northvolt zu Modulen und Packs für Lkw montiert.

MAN eTruck

MAN Truck & Bus startet den Verkauf des eTruck. 700 Bestellungen und Bestellanfragen liegen bereits für den ersten schweren Elektro-Lkw der Unternehmensgeschichte vor. 2024 gehen 200 erste Lkw an ausgewählte Kunden, bevor 2025 die Fertigung in größeren Stückzahlen anläuft.



CBE bei Navistar

Navistar beginnt mit der Serienfertigung des International S13 Integrated Powertrain und bringt damit den Common Base Engine (CBE) auf den nordamerikanischen Markt.

Führung ausgebaut

Volkswagen Truck & Bus erhält bei einer Ausschreibung der brasilianischen Regierung einen Großauftrag: 5.600 Schulbusse können bis Jahresende 2024 bestellt und ausgeliefert werden. Damit ist das Unternehmen die führende Marke im Schulbus-Programm.

5.600

Busse kann Volkswagen Truck & Bus für die brasilianische Schulweginitiative liefern.

GEMEINSAM

TRATON Way Forward: Gemeinsam als Team und mit einer klaren Vision arbeiten die sechs Vorstandsmitglieder von TRATON daran, die Strategie der Gruppe umzusetzen und die Transformation der Transportwelt weiter voranzutreiben.

Beim Blick auf das letzte Jahr fallen vor allem die guten Leistungen aller Marken der TRATON GROUP auf, und das trotz zahlreicher Herausforderungen. Dazu kommen weitere Fortschritte auf dem Weg zu einer Gruppe mit gemeinsamen Werten und zunehmend gemeinsamen Strukturen. Und nicht zuletzt wurden 2023 neue Produkte und Dienstleistungen eingeführt. Das alles stimmt zuversichtlich, dass die TRATON GROUP auch weiter erfolgreich ihren Purpose verfolgen wird: Transforming Transportation Together. For a sustainable world.



BESSER

Videos: Was sagen die Vorstandsmitglieder über das vergangene Jahr?



Mehr erfahren

Der Vorstand der TRATON SE

Mathias Carlbaum, Catharina Modahl Nilsson,
Dr. Michael Jackstein, Christian Levin,
Alexander Vlaskamp, Antonio Roberto Cortes (v.l.n.r.)



Christian
Levin

Vorstandsvorsitzender der
TRATON SE und Chief
Executive Officer Scania

„Für mich ist der Höhepunkt des Jahres 2023, dass alle unsere Marken eine starke Leistung gezeigt haben, und das in Zeiten schwieriger Rahmenbedingungen.“

„Uns ist es gelungen, die TRATON GROUP mit ihren Marken und unterschiedlichen Kulturen noch näher zusammenzubringen, das ist ein großartiger Erfolg.“

Dr. Michael
Jackstein

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





Catharina
Modahl Nilsson

Mitglied des Vorstands der
TRATON SE, verantwortlich
für Produktmanagement
in der TRATON GROUP

„Das TRATON Modular System ist das Fundament für unseren zukünftigen Erfolg. Gemeinsam, als eine Gruppe, haben wir damit im vergangenen Jahr viel erreicht.“

„Bei MAN sind wir mit mehr als 7% Umsatzrendite und einem guten Netto-Cashflow wieder auf Kurs. Wir haben das beste Ergebnis der letzten 15 Jahre erwirtschaftet.“

Alexander
Vlaskamp

Mitglied des Vorstands
der TRATON SE,
Chief Executive
Officer MAN





Mathias
Carlbaum

Mitglied des Vorstands
der TRATON SE,
Chief Executive Officer und
President von Navistar

„Mit Navistar konnten wir
mehr Kunden erreichen
und unseren Marktanteil
ausbauen. Wir schätzen
es sehr, dass wir an Ver-
trauen und Glaubwürdig-
keit gewinnen konnten.“

„Die Einführung unserer
Euro-6-Produktlinie war
mit mehr als 30 neuen
Lkw- und Busmodellen
eine der größten in
der Geschichte von
Volkswagen Truck & Bus.“

Antonio Roberto
Cortes

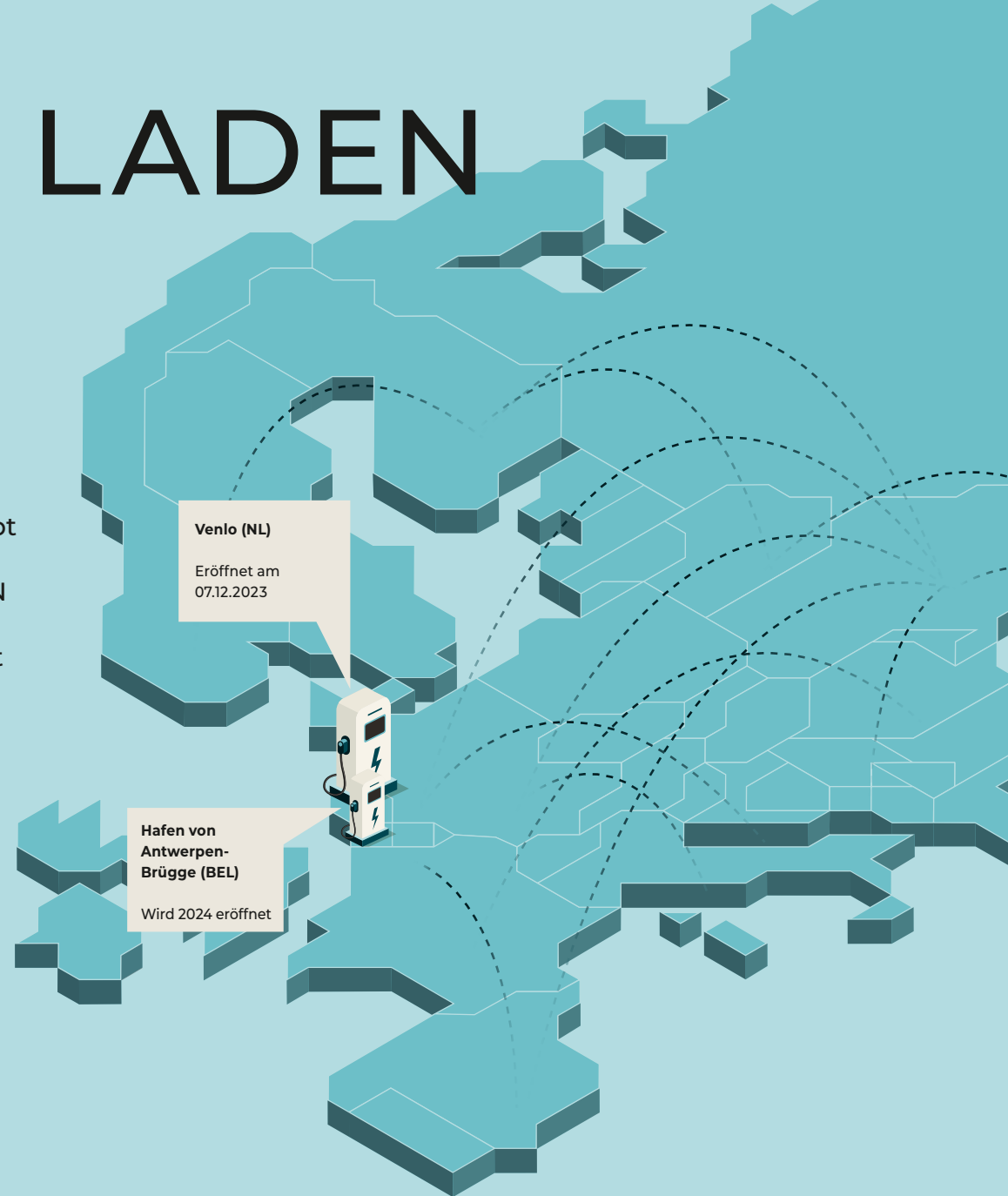
Mitglied des Vorstands
der TRATON SE,
Chief Executive Officer
Volkswagen Truck & Bus



EUROPAWEIT LADEN

Elektromobilität ist bei Nutzfahrzeugen längst keine Zukunftsvision mehr, sie ist Teil der Gegenwart. Dafür hat die TRATON GROUP mit ihren Marken gesorgt. Doch solange es keine Ladeoptionen gibt, gibt es keine Käufer. Mit der Beteiligung an dem Joint Venture Milence und der Gründung der neuen Dienstleistungsgesellschaft TRATON Charging Solutions treibt TRATON die Entwicklung der europäischen Ladeinfrastruktur voran. Kunden wie DHL Freight warten gespannt darauf, dass die nächsten Schritte zum Erfolg führen.

Die TRATON GROUP will den Aufbau der europäischen Ladeinfrastruktur aktiv mitgestalten und hat dafür bereits einige Weichen gestellt, zum Beispiel mit dem Joint Venture Milence, das sie 2022 zusammen mit Daimler Truck und der Volvo Group gegründet hat. Bis zum Jahr 2027 will Milence europaweit mindestens 1.700 mit Ökostrom betriebene Ladepunkte errichten und hat im Dezember 2023 die erste Ladestation im niederländischen Venlo eröffnet. Zwei weitere Hubs sollen bis Mai 2024 am Hafen Antwerpen-Brügge entstehen. Zudem ist Milence der erste Betreiber, der von TRATON Charging Solutions direkt unter Vertrag genommen wurde. Diese neue Dienstleistungsgesellschaft der TRATON GROUP soll den Zugang zu Ladestationen für die Kunden der TRATON-Marken vereinfachen. Das Synergieprojekt bietet Lademöglichkeiten aus einer Hand in aktuell zwölf europäischen Ländern an und ermöglicht gemeinsame Grundfunktionalitäten für MAN und Scania, mit denen sich die Kosten halbieren lassen.



Gemeinsam arbeiten Milence und TRATON Charging Solutions daran, Zugang zu Ladestationen zu vereinfachen. Gleichzeitig setzen Unternehmen wie DHL Freight darauf, mehr E-Fahrzeuge in ihre Flotten aufzunehmen – allerdings nur dann, wenn die Ladeinfrastruktur flächendeckend verfügbar ist. Davon hängt ab, ob sie tatsächlich auf Elektrofahrzeuge umsteigen. Ihre Entscheidung bestimmt wiederum, ob die Aussicht auf mehr E-Lkw auf den Straßen, auf die Milence und TRATON Charging Solutions in ihren Verhandlungen setzen, zum Alltag wird. Alle Stakeholder brauchen die richtigen politischen Rahmenbedingungen für ein europäisches Ladenetz. Nur so kann es langfristig Planungssicherheit geben und nur so kann Europa beim Erreichen der Klimaziele den nächsten Schritt gehen.

„Unsere Kunden warten gespannt auf weitere Standorte und passen sogar ihre Routen an unsere künftigen Stationen an.“

Anja van Niersen,
CEO von Milence



Anja van Niersen

Anja van Niersen studierte Psychologie und arbeitete zu Beginn ihrer beruflichen Laufbahn in der IT-Organisation, Marktforschung und im Vertrieb bei BSO, später Atos. Danach wechselte sie in die Energiebranche und übernahm die Führung der Produktentwicklung bei Alliander. 2013 gründete sie Allego und leitete das Unternehmen von 2013 bis 2021, zuerst als Management Director und anschließend als CEO und Vorstandsvorsitzende. Seit 2022 ist van Niersen CEO von Milence.

ZWEI FRAGEN AN ANJA VAN NIERSEN, CEO VON MILENCE

1 2022 wurde Milence gegründet – vor über einem Jahr. Wo stehen Sie heute?

Damals haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Zukunft des europäischen Straßenverkehrs fossilfrei zu gestalten. Genauer gesagt wollen wir unsere Kunden zum Kauf von Elektro-Lkw ermutigen, denn mit uns können sie sich darauf verlassen, dass die Fahrzeuge europaweit laden und fahren können. Damit das gelingt, haben sich TRATON, Daimler Truck und Volvo zusammengeschlossen. Auch wenn die Marken sonst Wettbewerber sind, ist Milence ein Joint Venture nach EU-Recht, mit dem sichergestellt wird, dass alle drei Unternehmen als Anteilseigner zu den gleichen Bedingungen unsere Dienstleistung nutzen können. Seitdem haben wir viel erreicht und unsere Kunden warten gespannt auf weitere Standorte neben unserem ersten Hub, den wir im Dezember 2023 im niederländischen Venlo eröffnet haben. Sie passen sogar ihre Routen an unsere künftigen Stationen an. Das zeigt, dass unsere Arbeit höchst relevant ist. Mit Blick auf 2024 geht es uns vor allem darum, noch enger mit den Marken, Transportunternehmen und Mobilitätsdienstleistern zusammenzuarbeiten, um die Lkw zu unseren Standorten zu lotsen. So können wir den Markt zum Laufen bringen.

Was hat es noch mit der europaweiten Ladeinfrastruktur auf sich?



Mehr erfahren

2 Was sind die wesentlichen Herausforderungen beim Aufbau einer europäischen Ladeinfrastruktur und wie gehen Sie damit um?

Die überlasteten Stromnetze stellen die größte Herausforderung dar. Aktuell dürfen Netzbetreiber nach EU-Richtlinien erst dann die Anlage erweitern, wenn eine Anfrage oder ein Angebot vorliegt. Mit dem EU Action Plan for Grids geht es zwar in die richtige Richtung, die Regeln müssen aber zuerst in Kraft treten. Bis dahin passen wir unseren Ansatz an und kooperieren noch enger mit Netzbetreibern, um Netzanschlüsse in Reichweite von Standorten mit der höchsten Auslastung zu finden. Bürokratische Hürden sind ein weiteres Problem, da wir in Ländern wie Deutschland und den Niederlanden bis zu acht Monate auf Antwort warten müssen, ob und wann wir einen Netzanschluss bekommen. Auch die Verfügbarkeit von Flächen für Ladestationen ist aufgrund des Mangels an Parkplätzen an den Autobahnen in Europa problematisch. Da wir den Platzmangel nicht noch weiter verschärfen wollen, bauen wir unsere Stationen etwas abseits der Autobahnen, wo es Standorte für Logistikzentren und ausreichend Strom gibt. So können wir die passenden Flächen und den passenden Netzanschluss für das passende Zweck verwenden, und zwar in einem Gebiet mit vielen Einsatzmöglichkeiten. Davon profitieren wir alle.

NACHHALTIGKEIT ALS TEAMWORK

Nachhaltigkeit ist ein essenzieller Bestandteil der gruppenweiten Unternehmensstrategie TRATON Way Forward. Seit Anfang 2023 verstärkt die TRATON GROUP ihre Aktivitäten hierzu noch mehr – und zwar mit der gebündelten Kraft der Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus.

Christopher Perzan, Fabian Heindinger, Priscila Rocha und Andreas Follér (v.l.n.r.) bündeln die Kraft der TRATON-Marken für mehr Nachhaltigkeit.

Die Transformation der Transportbranche hin zu klimafreundlicher Mobilität ist mit großen Herausforderungen verknüpft. Hierfür ist laut Andreas Follér, Chief Sustainability Officer der TRATON GROUP, eine intensive Zusammenarbeit notwendig – sowohl innerhalb der Gruppe als auch mit Partnern außerhalb. Die Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus repräsentieren unterschiedliche Kulturen, bedienen verschiedene Märkte und unterliegen anderen Gesetzen. Jede Marke hat in den letzten Jahren jeweils eigene Erfahrungen im Bereich der Nachhaltigkeit gesammelt und individuelle Ansätze etabliert. Seit Anfang 2023 schaltet sich die Sustainability Leadership Group, bestehend aus Follér und den Nachhaltigkeitsverantwortlichen der Marken, einmal pro Woche zu einer Videokonferenz zusammen. Sie tauschen sich zu ihren jeweiligen Nachhaltigkeitsansätzen und Projekten aus, schildern Herausforderungen und teilen Erfahrungen. In intensiven Gesprächen erarbeitete das Nachhaltigkeitsteam im Jahr 2023 drei zentrale Wirkungsbereiche: Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Menschenrechte. Auf Basis dieser Schwerpunkte definiert die Sustainability Leadership Group nun gemeinsame Ziele und Projekte, um Umweltauswirkungen zu minimieren, die Wertschöpfung für die Stakeholder zu maximieren und soziale Verantwortung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu übernehmen. 2024 will sich das gruppenweite Nachhaltigkeitsmanagement intensiv der Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Ziele widmen.

Fredrik Nilzén (li.) ist seit 2024 Head of Sustainability bei Scania. Er übernimmt von Andreas Follér, der jetzt Chief Sustainability Officer der TRATON GROUP ist.



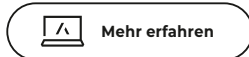
„Wenn wir die Dinge in der gesamten Gruppe richtig angehen, können wir mehr Wirkung in unserem Unternehmen und in der Gesellschaft erzielen.“

Fredrik Nilzén,
Head of Sustainability bei Scania

Durch Geschäftsmodelle positive Wirkung erzielen

Neu an Bord ist Fredrik Nilzén, der seit 2024 Head of Sustainability bei Scania ist. Seit Beginn seiner Karriere beschäftigt er sich mit der Frage, wie sich Geschäftsmodelle verändern lassen, um eine positive Wirkung zu erzielen. Was Nilzén bei seiner Arbeit besonders motiviert, ist das Thema der Skalierung. Dabei versteht er die Verbindung zur TRATON GROUP als wichtigen Hebel: „Wenn wir die Dinge in der gesamten Gruppe richtig angehen und uns einheitlich ausrichten, können wir mehr Wirkung in unserem Unternehmen und in der Gesellschaft erzielen, um die Transportbranche maßgeblich zu beeinflussen.“

Wie arbeiten die Marken beim Thema Nachhaltigkeit zusammen?



MYTHEN ZU E-LKW

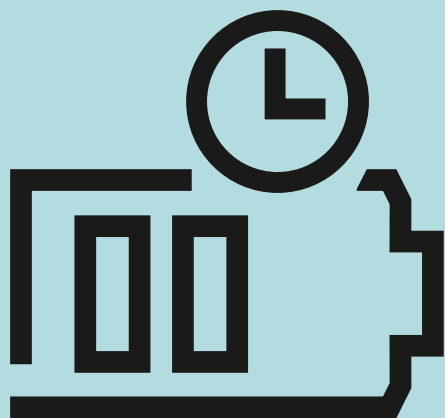
Wenn es um elektrische Lkw mit Batterien geht, halten sich immer noch hartnäckig einige falsche Vorstellungen. Wir räumen mit ein paar der gängigsten Mythen auf.

Welche weiteren Mythen gibt es?

 Mehr erfahren

Mythos 1

Lkw mit Batterien haben zu wenig Reichweite und das Aufladen der Batterien dauert zu lang.



Fakt 1

Batterieelektrische Antriebe bieten heute schon mit nur einer Ladung ca. 400 Kilometer Reichweite. Ein Lkw auf der Langstrecke in Europa legt pro Tag durchschnittlich 500 Kilometer zurück. Zudem ist für den Fahrer nach 4,5 Stunden Fahrzeit eine Pause von 45 Minuten gesetzlich vorgeschrieben. Wenn der Fahrer seine Lenkpause zum Laden nutzt, dann stellt die Reichweite schon jetzt kein Problem dar. Dazu kommt, dass es bei der Entwicklung von Batterien noch viel Potenzial gibt, so dass in den nächsten Jahren bei der Reichweite und den Ladezeiten mit weiteren Fortschritten zu rechnen ist.

Heute

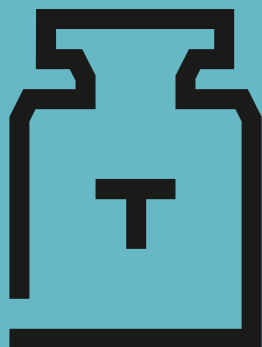
400 km

In der Zukunft

1.000 km

Mythos 2

Wegen des hohen Gewichts der Batterie können E-Lkw weniger Ladung transportieren.



Fakt 2

4 t

Heutige Batterien wiegen ungefähr vier Tonnen, abhängig von der jeweiligen Konfiguration. Das ist zwar etwa das Doppelte der Komponenten des Diesel-Antriebsstranges, die beim E-Lkw wegfallen. Da die EU aber zusätzlich zwei Tonnen Mehrgewicht für Null-Emission-Fahrzeuge zulässt, entstehen je nach Achslastverteilung nur geringe bis gar keine Nutzlastverluste. Bei Volumenfracht oder Sammelladungsverkehr wird das zulässige Gesamtgewicht ohnehin nicht ausgenutzt, so dass dort die Batterie nicht weiter ins Gewicht fällt.

Mythos 3

Batterieelektrische Lkw verursachen bei ihrer Herstellung mehr CO₂ als solche mit Dieselmotoren und können die Mehremissionen auch über ihre Nutzungsdauer nicht ausgleichen.

CO₂

Fakt 3

Es stimmt zwar, dass E-Lkw bei ihrer Herstellung mehr CO₂ verursachen als solche mit Dieselmotoren. Diesen Nachteil gleichen sie aber sehr schnell wieder aus. Laut einer Studie von Scania schon nach 68.000 Kilometern, wenn man den EU-Energiemix von 2016 zugrunde legt – auf der Langstrecke entspricht diese Fahrleistung etwa einem halben Jahr. Moderne Batterien sind aber nicht nur weit emissionsärmer in der Herstellung, sondern auch auf eine Gesamtfahrleistung von 1,5 Millionen Kilometer oder mehr ausgelegt – zugleich strebt die Industrie 100 Prozent Grünstrom und sehr hohe Recyclingquoten an. Damit lassen sich die Gesamtemissionen über Herstellung und Nutzung nahezu auf null senken.

68.000 km

BAUKASTEN FÜR MEHRWERT

Man muss das Rad nicht neu erfinden, so lautet ein bekanntes Sprichwort. Für das TRATON Modular System könnte das zutreffender nicht sein: Statt einzeln Lösungen mehrfach zu entwickeln, setzen die Marken der TRATON GROUP auf gemeinsame Komponenten mit standardisierten Schnittstellen. So bündelt die Gruppe effizient ihre Ressourcen.



„Das Group Product Management muss die Kundenbedürfnisse und strategischen Ansprüche der Marken beschreiben, zusammenfassen und quantifizieren, indem es drei klar definierte Modularisierungsprinzipien befolgt.“

Björn Leksell,
Head of Group Product Planning bei
der TRATON GROUP

Der Verkehrssektor und mit ihm die Transportbranche befinden sich in der größten Transformation der Geschichte: Verbrennungsmotoren werden nach und nach von elektrischen Antrieben abgelöst, die Vernetzung von Fahrzeugen nimmt weiter zu und autonom fahrende Lkw sollen schon bald zum Alltag gehören. „All das bringt enorme Herausforderungen für unsere Produktplanung mit sich“, erklärt Björn Leksell, Head of Group Product Planning bei der TRATON GROUP. Zu den Hauptaufgaben dieser markenübergreifenden Organisationseinheit gehört maßgeblich die Verantwortung für die strategische Produktplanung und die Leitung der entsprechenden Entscheidungsforen. „Es ist nicht zielführend, dass jede unserer Marken die Antworten auf diese Herausforderungen selbst entwickelt“, so Leksell.

Wie kann es gelingen, angesichts immer komplexer werdender Anforderungen von Kunden und neuer Technologien attraktive und wettbewerbsfähige Produkte zu entwickeln, die gleichzeitig die unterschiedlichen und individuellen Kundenanforderungen der vier Marken erfüllen können? Die Antwort darauf ist das TRATON Modular System, kurz TMS genannt. Das Group Product Management (GPM) hat zusammen mit dem Bereich Group Research & Development die Aufgabe, das TMS zu entwickeln und zu implementieren. „Das ist unsere Strategie, um sowohl externe Effektivität als auch interne Effizienz zu erreichen. Das GPM-Team muss die Kundenbedürfnisse und strategischen Ansprüche der Marken beschreiben, zusammenfassen und quantifizieren, indem es drei klar definierte Modularisierungsprinzipien befolgt: eine identische Lösung für dieselbe Anforderung, einheitliche Schnittstellen und ausgewogene Performance-Schritte“, erklärt Leksell. „Der Kern des TMS aus technologischer Sicht ist, dass wir Kundenanforderungen mit einer ausgefeilten User-Factor-Methodik in technische Lösungen übersetzen und die Standardisierung von Schnittstellen priorisieren“, erklärt Niklas Hammarström. Als Head of Vehicle Portfolio ist Hammarström für das Lkw- und Busportfolio der TRATON GROUP verantwortlich, das heißt für alle Produkte, wenn es um die Endkundenanwendung geht.



„Der Kern des TRATON Modular System aus technologischer Sicht ist, dass wir Kundenanforderungen mit einer ausgefeilten User-Factor-Methodik in technische Lösungen übersetzen und die Standardisierung von Schnittstellen priorisieren.“

Niklas Hammarström,
Head of Vehicle Portfolio
bei der TRATON GROUP



„Kundenwünsche mehrerer Marken abzubilden und effizient an den Kunden zu liefern, das ist die Basis, auf der das TRATON Modular System aufbaut.“

Dr. Mathey Wiesbeck,
Head of GPM Business Development
bei der TRATON GROUP



Was zeichnet das TRATON Modular System aus?

 [Mehr erfahren](#)

Zwischen den Unternehmenswerten der TRATON GROUP und dem TRATON Modular System (TMS) gibt es einen deutlichen Zusammenhang, wie Dr. Mathey Wiesbeck, Head of GPM Business Development bei der TRATON GROUP, erklärt.

Kunde zuerst

Kundenwünsche mehrerer Marken abzubilden und effizient an den Kunden zu liefern, das ist die Basis, auf der das TMS aufbaut. Der Wert „Kunde zuerst“ ist also Ausgangspunkt und Zweck des TMS.

Respekt

Wir sind vier starke Marken, jede hat ihre Vorteile: eine besondere Marktstellung, ein größeres Wachstumspotential oder einen Premium-Anspruch. Der Respekt für die individuellen Stärken der Marken zeigt sich auch im Aufbau des TMS.

Teamgeist

Wo Respekt ist, entsteht Teamgeist. Wenn wir die Entwicklungsabteilungen von vier Marken in einen gruppenweiten Bereich Forschung und Entwicklung zusammenführen, in ein gemeinsames Group Product Management, dann geht das nur mit Teamgeist.

Verantwortung

Unsere Marken hatten schon immer Verantwortung gegenüber ihren Kunden und für das Ergebnis, und das wird auch so bleiben. Das TMS stärkt die Eigenständigkeit der Marken und ihre Verantwortung gegenüber den Kunden.

Verschwendung vermeiden

Operative Exzellenz ist die Grundvoraussetzung dafür, dass wir am Markt bestehen. Das bildet sich eins zu eins im Wert „Verschwendung vermeiden“ ab. Zum Beispiel, wenn wir vier Produktmanagement- und vier Entwicklungsabteilungen auf eine Entwicklungsbasis verdichten. Auf diese Weise kann TRATON seine Personalressourcen besser nutzen und die gewünschten Lösungen schneller liefern.

TRANSFORMATION IN AKTION

Der Wandel im Transportsektor hat längst begonnen. Wir werfen einen Blick auf aktuelle Entwicklungen in der Gruppe.



Was tun die Marken, um die Transformation voranzutreiben?



Mehr erfahren



SCANIA

Aktuelle E-Trucks von Scania ermöglichen bei 64 Tonnen 260 Kilometer Reichweite.

„Vor vier Jahren hatten wir neun Batterien mit 330 Kilowattstunden Leistung. Heute haben wir nur noch sechs Batterien mit 624 Kilowattstunden.“

Bo Andrén, Engineering Director Battery Development bei Scania



MAN

1.000 E-Busse

So viele Lion's City E hat MAN bis September 2023 gebaut, Produktionsstart war im Herbst 2020. Mit seinen elektrischen Stadtbussen ist MAN heute Marktführer in Europa. Bis 2025 wird die Hälfte der neuen Stadtbusse des Unternehmens elektrisch sein. Als nächstes nimmt MAN Überland- und Reisebusse in den Fokus.

NAVISTAR

Auch die neue Generation der CE Serie von IC Bus, der Bussparte von Navistar, wird es wieder in einer elektrischen Variante geben.

„Das Aufklären und Einbeziehen der Kunden ist in dieser frühen Phase von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass sie wettbewerbsfähig bleiben und in der Lage sind, von Innovationen und neuen Technologien zu profitieren.“

Jason Kazmar, Director of Mobility Solutions bei Navistar



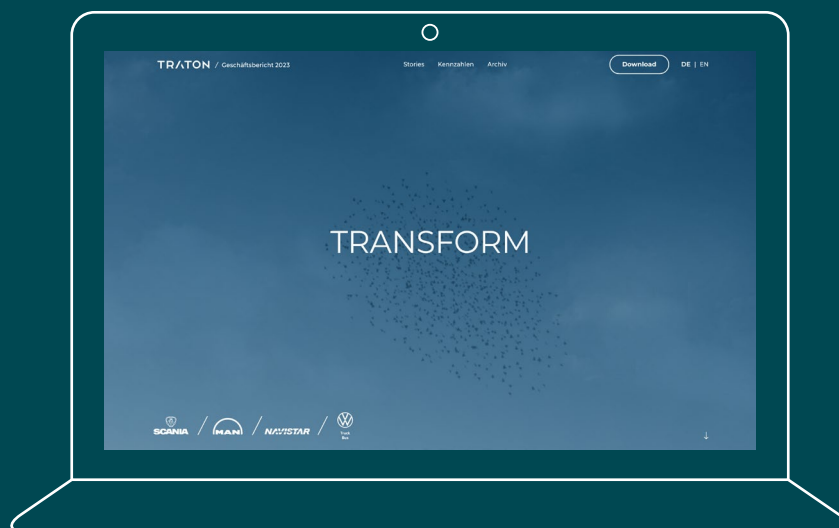
VOLKSWAGEN TRUCK & BUS


3.800 m

Bis zu dieser Höhe funktioniert eine Version des e-Delivery, die 2023 auf den Markt kam. So haben auch Kunden in den Andenländern eine Option für emissionsfreien Lieferverkehr – seit 2023 gibt es den e-Delivery auch in Argentinien.



ENTDECKEN SIE DIE ONLINE-VERSION
UNSERES GESCHÄFTSBERICHTS
MIT ALLEN TEXTEN IN VOLLER LÄNGE,
VIDEOS UND VIELEN WEITEREN
INFORMATIONEN.



 [Mehr erfahren](#)

INHALT

An unsere Aktionäre

An unsere Aktionäre	25
Vorstand	28
Bericht des Aufsichtsrats	29
TRATON am Kapitalmarkt	34
TRATON Way Forward	38
Highlights des Jahres 2023	40

Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen der TRATON GROUP	45
Wirtschaftsbericht	50
TRATON SE (HGB)	71
Prognose-, Chancen- und Risikobericht	75
Nichtfinanzielle Konzernklärung	91
Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2023	116

Konzernabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung	131
Gesamtergebnisrechnung	132
Bilanz	134
Entwicklung des Eigenkapitals	136
Kapitalflussrechnung	138
Anhang	139

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	243
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	244
Prüfungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers zur nichtfinanziellen Erklärung	253
Vergütungsbericht	256
Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers	283
Finanzkalender	284
Definitionen	285
Fünfjahresübersicht	287
Impressum	289






1

2

3

4

Legende interaktive Navigation

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

Dieser Bericht enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen für das Geschäftsjahr 2024, 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.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde in diesem Bericht auf eine geschlechterspezifische Differenzierung verzichtet und die männliche Bezeichnung gewählt. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass mit dieser Bezeichnung alle Geschlechtsidentitäten gemeint sind.

AN UNSERE AKTIONÄRE

1

An unsere Aktionäre	24
An unsere Aktionäre	25
Vorstand	28
Bericht des Aufsichtsrats	29
TRATON am Kapitalmarkt	34
TRATON Way Forward	38
Highlights des Jahres 2023	40

AN UNSERE AKTIONÄRE

Sehr geehrte Damen und Herren,

unser Ziel ist klar: „Transforming Transportation Together. For a sustainable world“. Wir haben die TRATON GROUP im Jahr 2023 noch präziser darauf ausgerichtet, den Wandel hin zu einer nachhaltigen Transportwelt zu gestalten. Wir haben das Produktportfolio unserer Marken klar darauf ausgelegt und wichtige Fortschritte in der Batterietechnologie gemacht. Und wir haben unserem Anspruch entsprochen, unseren Kunden für die unterschiedlichen Anforderungen die jeweils bestmögliche Technologie zu liefern, damit sie erfolgreich ihrem Tagesgeschäft nachgehen können.

Lassen Sie mich etwas genauer auf das Jahr 2023 der TRATON GROUP blicken – und darüber hinaus.

Die Transportbranche hat einen großen Einfluss darauf, die Welt nachhaltiger zu gestalten. In Europa sind laut International Council on Clean Transportation (ICCT) schwere Nutzfahrzeuge für ein Viertel der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs verantwortlich – obwohl sie nur 2,5% der Fahrzeuge auf der Straße ausmachen. TRATON nimmt diese Herausforderung an und arbeitet mit Hochdruck an vielfältigen Lösungen. Das wird uns nicht von heute auf morgen gelingen, der Wandel hin zu alternativen Antrieben ist sicher kein Sprint. Er wird ein Marathon.

Diesen Marathon hin zu nachhaltigem Transport werde ich mit einem exzellenten Team und voller Energie bestreiten. Der Aufsichtsrat hat mir im März 2023 erneut das Vertrauen ausgesprochen und meinen Vertrag mit TRATON und Scania vorzeitig um fünf Jahre bis Januar 2029 verlängert. Und es gibt uns zusätzliche Stabilität und Sicherheit, mit Antonio Roberto Cortes weiterhin einen sehr profunden Kenner unserer Branche und des lateinamerikanischen Marktes im Vorstandsteam zu haben. Sein Vertrag wurde ebenfalls im März vorzeitig um drei Jahre bis Januar 2027 verlängert.

Mit Dr. Michael Jackstein haben wir zudem seit April 2023 im TRATON-Vorstand ein neues Mitglied mit einem umfangreichen Erfahrungsschatz und fundiertem Finanzwissen. Er ist verantwortlich für Finanzen und Unternehmensentwicklung sowie Personal. Ebenfalls seit April 2023 ist Catharina Modahl Nilsson auf Vorstandsebene verantwortlich für den neuen Bereich Produktmanagement in der TRATON GROUP. Sie hatte bereits seit Anfang 2022 die Leitung des Group Product Management der TRATON GROUP inne. Zusammen mit Mathias Carlbaum, President von Navistar, und Alexander Vlaskamp, dem Vorstandsvorsitzenden von MAN, bilden wir mit mir in meiner Funktion als CEO von TRATON und Scania gemeinsam ein erfahrenes Vorstandsteam, das die TRATON GROUP weiter gestalten und auf erfolgreichem Kurs halten wird. Dabei sind wir, liebe Aktionäre, auch immer dem Ziel verpflichtet, den Wert unseres Unternehmens zu steigern. Ich bin froh, ein solch schlagkräftiges Team anzuführen.

Unseren Einfluss auf eine nachhaltige Transportwelt können wir am besten über unsere Produkte und Dienstleistungen geltend machen. Denn auf die Nutzung unserer Lkw und Busse bei unseren Kunden gehen mehr als 90% der Emissionen zurück, die der TRATON GROUP zugeschrieben werden können. Daran arbeiten wir, und zwar global. Wir werden die klare Ausrichtung auf batterieelektrische Fahrzeuge fortsetzen. Hier haben wir 2023 weitere Meilensteine erreicht. So hat Scania am Hauptsitz im schwedischen Södertälje ein Batteriemontagewerk eröffnet. Durch die Ansiedlung dieses Werks in unmittelbarer Nähe zur Fahrgestellfertigung in Södertälje, die 2023 für die Großserienproduktion von Elektrofahrzeugen umgestaltet wurde, haben wir die Voraussetzungen für schnelle und effiziente Fertigungsabläufe geschaffen. Hier werden Zellen zu Batteriepacks montiert, die in Tests eine Einsatzdauer in Lkw von mehr als 1,5 Mio Kilometer unter Beweis gestellt haben. Damit kann ein Elektro-Lkw über seine gesamte Nutzungsdauer mit derselben Batterie fahren.

Bei der Dekarbonisierung der Lieferketten hat Scania ebenfalls Fortschritte gemacht. Scania erteilte dem Zulieferer H2 Green Steel den ersten Auftrag zur Belieferung mit grünem Stahl, um den Klima-Fußabdruck der Fahrzeugproduktion zu verringern. Zudem hat Scania mit seinem Hauptstahllieferanten SSAB eine Absichtserklärung zur schrittweise vollständigen Dekarbonisierung der Stahllieferungen für die schweren Nutzfahrzeuge von Scania bis Ende des Jahrzehnts unterzeichnet. Vom Jahr 2030 an will Scania Stahl, Batterien, Aluminium und Gusseisen für seine europäischen Betriebe zu 100% umweltfreundlich einkaufen. Dies hat die Marke nun auch zur verbindlichen Anforderung an seine Zulieferer gemacht.

Bei batterieelektrischen Fahrzeugen hat die TRATON GROUP bereits ein starkes Portfolio. Besonderes Augenmerk lag im Jahr 2023 auf dem elektrischen Langstrecken-Lkw MAN eTruck, dessen Verkauf Ende Oktober gestartet wurde. Mit einer Zwischenladung schafft der eTruck Tagesreichweiten von bis zu 800 Kilometern. Er ist bereits für das Megawatt-Laden des kommenden MCS-Standards vorbereitet.

Wie Scania bereitet sich auch MAN auf die Fertigung der für Elektro-Lkw wichtigen Batteriepacks vor. Am Standort Nürnberg erfolgte 2023 der Spatenstich für die Fertigung in Großserie. Ab 2025 werden dort jährlich bis zu 100.000 Hochvolt-Batteriepacks gefertigt. Das traditionsreiche Nürnberger Motorenwerk, in dem 350 Arbeitsplätze entstehen, spielt somit dank seiner großen Kompetenz eine zentrale Rolle bei alternativen Antriebs-technologien.

Die TRATON GROUP ist bereit, bei der E-Mobilität in Vorleistung zu gehen. Wir verlagern unsere Investitionen konsequent vom Dieselantrieb hin zu alternativen Antrieben. Unsere Marken bauen ihr Produkt- und Dienstleistungsportfolio weiter aus und unterstützen ihre Kunden beim Übergang zu batterieelektrischen Fahrzeugen. Das neue Werk von Navistar in San Antonio wurde von Beginn an auch auf die Produktion elektrischer Modelle ausgelegt. Volkswagen Truck & Bus (VWTB) bietet seinen e-Delivery seit 2023 auf zusätzlichen Märkten in Lateinamerika an und hat mit der Erprobung des e-Volksbus begonnen. MAN hat kaum drei Jahre nach dem Start der Serienproduktion bereits 1.000 Elektrobusse produziert. Scania hat eine neue Plattform für batterieelektrische Busse präsentiert, die eine deutlich verbesserte Reichweite von bis zu 500 Kilometern bietet.

Sogar bei der Ladeinfrastruktur gehen wir in Vorleistung. Zusammen mit der Volvo Group und Daimler Truck haben wir 2022 das Gemeinschaftsunternehmen Milence gegründet. Die drei Partner haben sich verpflichtet, gemeinschaftlich eine Investitionssumme von 500 Mio € einzubringen. Milence hat zum Jahresende 2023 seine erste Ladestation in Venlo in den Niederlanden eröffnet und wird die erfolgreiche Arbeit im Jahr 2024 fortsetzen. Die Marken der TRATON GROUP treiben den Aufbau der dringend benötigten Ladeinfrastruktur ihrerseits voran. So hat Navistar eine Partnerschaft mit Quanta Services gestartet, einem großen Unternehmen im Bereich Stromnetzinfrastrukturlösungen in Nordamerika. In Zusammenarbeit mit Quanta wird Navistar den Kunden seiner Marken International Truck und IC Bus eine umfassende Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturlösung anbieten, die es Flotten ermöglicht, batterieelektrische Fahrzeuge schnell und effizient

einzusetzen. Zudem treibt die TRATON GROUP den Hochlauf der Elektromobilität mit einer neuen Dienstleistung voran: TRATON Charging Solutions umfasst derzeit das größte Netz öffentlicher Ladestationen in zwölf Ländern Europas. Durch einen möglichst einfachen Zugang zu Ladestationen erleichtert dieser neue Dienst unseren Kunden den Umstieg auf batterieelektrische Nutzfahrzeuge.

Doch um den Wandel hin zu nachhaltigem Transport zu einem Erfolg zu machen, muss es völlig klar sein: Wir haben eine gesellschaftliche Herausforderung vor uns. Es wird nicht reichen, wenn nur die Fahrzeughersteller bei elektrischen Nutzfahrzeugen einen Gang höher schalten. Die Transportbranche braucht dringend eine solide Ladeinfrastruktur. Milence ist hier ein wichtiger Treiber, mehr als 1.700 Ladepunkte will das Unternehmen bis 2027 in Europa aufbauen. Doch dies allein ist nicht ausreichend. Der europäische Herstellerverband ACEA geht von einem Bedarf von mindestens 50.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten aus, davon 35.000 Ladepunkte mit der kommenden leistungsstarken Megawatt-Ladetechnologie des MCS-Standards. Nur wenn die Politik die bei der Einführung einer neuen Technologie nötige Anschubhilfe leistet, wird die E-Mobilität den gewünschten Hochlauf erfahren.

Den Hochlauf unserer Produktion konnten wir im Jahresverlauf 2023 angehen und die hohen Auftragsbestände schrittweise abbauen. Auswirkungen von Engpässen bei wichtigen Komponenten sowie knapper Logistikkapazitäten auf Produktion und Auslieferung waren zwar noch zu spüren – doch im Großen und Ganzen waren die Lieferketten deutlich belastbarer als noch 2022. Wir konnten die Kunden dadurch wieder schneller mit der Auslieferung unserer Fahrzeuge unterstützen. Die deutlich gestiegenen Preise für Energie, Rohstoffe und sonstige Zulieferteile konnten wir mit Preismaßnahmen kompensieren.

Es ist uns gelungen, 2023 zu einem sehr erfolgreichen Jahr für die TRATON GROUP zu machen. Daran haben alle Marken ihren Verdienst. Mehr als 100.000 Mitarbeiter haben mit ihrem vollen Engagement dazu beigetragen, dass wir bei Absatz, Umsatz und dem Operativen Ergebnis (bereinigt) jeweils deutlich zulegen konnten. Dafür möchte ich mich herzlich bei allen TRATONians bedanken. Die zu Jahresbeginn gegebene Prognose haben wir im Jahresverlauf zweimal angehoben und auch diese noch anspruchsvollere Prognose konnten wir übertreffen. Der Absatz der TRATON GROUP legte 2023 im Vergleich zu 2022 um 11 % auf insgesamt 338.200 Fahrzeuge zu. Den Umsatz haben wir um 16 % auf 46,9 Mrd € gesteigert. Das Operative Ergebnis (bereinigt) lag bei rund 4,0 Mrd €

und hat sich damit gegenüber dem Vorjahreswert verdoppelt. Bei der Operativen Rendite (bereinigt) haben wir mit 8,6% die prognostizierte Bandbreite von 7,5 bis 8,5% leicht übertroffen.

Von unserem erfolgreichen Geschäftsverlauf konnten Sie, liebe Aktionäre, in doppelter Hinsicht profitieren. Wir haben im Juni für das Geschäftsjahr 2022 eine Dividende von 0,70 € je Aktie ausgeschüttet – das waren 0,20 € je Aktie mehr als im Jahr zuvor. Zusammen mit der sehr positiven Kursentwicklung ergab sich eine Gesamrendite für Aktionäre im Jahr 2023 von 56 % basierend auf der Xetra-Notierung.

Das Jahr 2024 wird kein Selbstläufer, das hat sich bereits in der zweiten Jahreshälfte 2023 gezeigt. Der Auftragseingang fiel 2023 deutlich schwächer aus als im Vorjahr. In Europa hat sich die Nachfrage normalisiert. Zum einen herrscht Unsicherheit, wie die wirtschaftliche Entwicklung 2024 aussehen wird. Zum anderen hat das höhere Zinsniveau die Finanzierungsbedingungen erschwert. In Nordamerika lagen die Auftragseingänge stark unter dem Vorjahresniveau. Navistar hat bewusst aufgrund des sehr hohen, aufgestauten Auftragsbestands neue Bestellungen nur begrenzt angenommen. In Südamerika war der Auftragseingang ebenfalls deutlich geringer als im Vorjahr. Grund waren Vorzieheffekte im Zusammenhang mit der zum Jahresbeginn 2023 in Kraft getretenen Emissionsnorm Conama P8 in Brasilien. Trotz dieser Herausforderungen sind unsere Auftragsbücher gut gefüllt und reichen bis ins 2. Halbjahr 2024. Das stimmt uns zuversichtlich.

Stabilität werden uns neben unserem wichtigen Vehicle-Services-Geschäft im Jahr 2024 auch unsere Finanzdienstleistungen geben. Hier haben wir 2023 mit den TRATON Financial Services einen großen Fortschritt auf dem Weg zu einem globalen, konzerneigenen und integrierten Finanzdienstleistungsgeschäft erreicht. Beim Hochlauf der Elektromobilität etwa lassen sich damit unseren Kunden noch bessere Angebote unterbreiten. Ein optimiertes Finanzierungsgeschäft in der TRATON GROUP trägt dazu bei, unser Ergebnis angesichts zyklischer Nutzfahrzeugmärkte resilienter zu machen.

Wir werden daher auch 2024 sehr konzentriert arbeiten müssen und unsere Stärken zum Tragen bringen. Unsere Stärke liegt ganz klar in der optimalen Zusammenarbeit etablierter und engagierter Marken, die vor allem die Zufriedenheit unserer Kunden im Blick haben. Das macht uns zu einer starken Gruppe. Ich bin zuversichtlich, dass wir auch ohne Rückenwind des Marktes das Jahr 2024 noch erfolgreicher gestalten können als das Jahr 2023. Die Zusammenarbeit der Gruppe wird vom Jahr 2024 an stärker Früchte tragen. Dazu wird auch unser gruppenweiter Antriebsstrang des Common Base Engine (CBE) beitragen, den zuerst Scania eingeführt hat und der nun auch bei Navistar und MAN zum Einsatz kommt. Und der CBE steht nur für einen Teil des weitreichenden Potenzials, welches unser TRATON Modular System bietet, für das wir sehr hart arbeiten. Für das Geschäftsjahr 2024 erwarten wir eine Absatz- und Umsatzentwicklung in der Bandbreite von –5 bis +10%. Wir prognostizieren für die TRATON GROUP eine Operative Rendite (bereinigt) von 8,0 bis 9,0%.

Wir freuen uns, wenn Sie uns als Aktionärinnen und Aktionäre auf unserem Weg weiter begleiten.

Ihr



Christian Levin
CEO der TRATON SE

Vorstand



CHRISTIAN LEVIN

Vorstandsvorsitzender der TRATON SE,
Chief Executive Officer Scania



DR. MICHAEL JACKSTEIN
(seit 1. April 2023)

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Finanzen, Unternehmens-
entwicklung und Personal



CATHARINA MODAHL NILSSON
(seit 1. April 2023)

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Produktmanagement
in der TRATON GROUP



ALEXANDER VLASKAMP

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer MAN



MATHIAS CARLBAUM

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer und President
von Navistar



ANTONIO ROBERTO CORTES

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer Volkswagen
Truck & Bus

Bericht des Aufsichtsrats¹

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der Gesellschaft beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2023 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“), 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 bzw. Informationen stets zur Verfügung. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage.

In regelmäßigen Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Vorstands beriet ich mich auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen über unternehmensrelevante Fragen und Themen, zum Beispiel über die Geschäftsentwicklung, die Planung sowie strategische Vorhaben und Themen der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance.

Im Geschäftsjahr 2023 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. Hiervon fanden vier Sitzungen in Präsenz, zwei Sitzungen per Video und eine Sitzung telefonisch statt. Darüber hinaus machte sich der Aufsichtsrat vor Ort ein Bild von der Produktion der Volkswagen Truck & Bus Ltda. und Scania Latin America Ltda. und beleuchtete strategische Themen dieser regionalen Märkte. In einzelnen, insbesondere eilbedürftigen Angelegenheiten haben wir Beschlüsse im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren gefasst.

¹ nach § 171 Abs. 2 AktG

Die Teilnahmequote der Mitglieder an den Sitzungen des Aufsichtsrats (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahres und für alle jeweils amtierenden Aufsichtsratsmitglieder) lag im Geschäftsjahr 2023 bei 92,7%. Die individualisierte Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

	Aufsichtsrat		Präsidium		Prüfungsausschuss		Nominierungsausschuss	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
Hr. Pötsch	7/7	100	8/9	89			1/1	100
Hr. Lyngsie	6/7	86	9/9	100				
Fr. Andersson ²	3/4	75						
Hr. Bechstädt	7/7	100			4/4	100		
Fr. Carlquist	7/7	100						
Fr. Cavallo ³	4/7	57	2/3	67				
Hr. Dr. Döss	7/7	100						
Hr. Kerner	5/7	71	8/9	89			1/1	100
Hr. Kilian	7/7	100	9/9	100				
Hr. Dr. Kirchmann	7/7	100						
Fr. Dr. Kuhn-Piëch	6/7	86			3/4	75		
Fr. Lorentzon	7/7	100			4/4	100		
Hr. Luthin	7/7	100						
Fr. Macpherson	7/7	100			4/4	100		
Hr. Dr. Dr. Porsche	6/7	86	7/9	78			1/1	100
Hr. Dr. Schmid	7/7	100						
Fr. Schnur ⁴	7/7	100	6/6	100	3/4	75		
Hr. Sedlmaier	6/7	86						
Hr. Wansch	7/7	100						
Hr. Witter	7/7	100			4/4	100		

² ab 4. April 2023

³ Mitglied des Präsidiums bis zum 20. März 2023

⁴ Mitglied des Präsidiums ab dem 21. März 2023

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat, um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, 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. Wesentliche Aufgabe der Ausschüsse ist die Vorbereitung der Beschlussfassungen im Plenum. In einzelnen Fällen werden Entscheidungsbefugnisse bzw. Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, geeignete 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. Im Falle der Verhinderung der Vorsitzenden übernehmen Mitglieder des Ausschusses die Berichterstattung.

Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2023 ist dem Abschnitt „**Erklärung zur Unternehmensführung**“ sowie der Aufstellung in der Anhangsangabe „**49. Ausschüsse des Aufsichtsrats**“ im Konzernabschluss zu entnehmen.

Das **Präsidium** des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu neun Sitzungen zusammen. Hiervon fanden eine Sitzung in Präsenz, sechs Sitzungen per Video und zwei Sitzungen telefonisch statt. In seinen Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, informierte sich über die ESG-relevante Leistungsbewertung und Neuerungen im Vergütungssystem des Vorstands, erörterte eingehend die Veränderungen im Bus-Geschäft von Scania und befasste sich mit der Planungsrunde, welches die Eckpfeiler der mittel- und langfristigen Finanzplanung beinhaltet, und dem dazugehörigen Investitionsprogramm. Zudem wurde die Strategieumsetzung im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Konzernbereichs Forschung und Entwicklung diskutiert und abschließend die Nachfolgeplanung für den Vorstand besprochen.

Der **Nominierungsausschuss** trat im Berichtsjahr einmal zusammen. Diese Sitzung fand in Präsenz statt.

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Berichtsjahr insgesamt vier Sitzungen ab. Eine Sitzung fand in Präsenz statt und drei Sitzungen per Video. Er befasste sich eingehend mit Fragen der Rechnungslegung, mit den Jahresabschlüssen 2023 der TRATON SE und der TRATON GROUP sowie mit den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (ab 1. Februar 2024: EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft), München (EY). Zudem unterzog er die Wirtschaftsprüfung einer Qualitätsüberprüfung. Außerdem beschäftigte er sich mit den Anforderungen der Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie mit der TRATON Konzernrichtlinie zur Exportkontrolle und entsprechenden Maßnahmen und Sanktionen.

Der Ausschuss erörterte den Halbjahresfinanzbericht vor dessen Veröffentlichung mit dem Vorstand. EY führte eine prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts der TRATON GROUP zum 30. Juni 2023 durch. Hieraus ergaben sich keine Beanstandungen. Der Ausschuss hat die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht eingehend mit den Wirtschaftsprüfern diskutiert.

Der Prüfungsausschuss befasste sich ferner mit dem Auftrag an den Abschlussprüfer zur Prüfung der Jahresabschlüsse für 2023 und mit den Schwerpunkten der Prüfung. Regelmäßig behandelt wurden unter anderem auch die Geschäftsentwicklung in der TRATON GROUP, das Interne Kontrollsystem, das Risikomanagement und Risikomanagementsystem sowie die drohenden und anhängigen Rechtsstreitigkeiten der TRATON GROUP. Der Prüfungsausschuss befasste sich darüber hinaus mit Themen der Compliance sowie mit Revisionsthemen, zum Beispiel dem internen Revisionsystem der TRATON GROUP, dem Prüfungsplan der TRATON GROUP Revision und dem Stand der Abarbeitung. Der Leiter der Revision der TRATON GROUP und der Chief Compliance Officer der TRATON GROUP berichteten regelmäßig persönlich an den Ausschuss.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgabe erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, zum Beispiel zu Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen, eigenverantwortlich wahr. Bei Bedarf werden sie dabei von der Gesellschaft unterstützt. Darüber hinaus werden regelmäßig das Unternehmen betreffende Themen vertieft in den Aufsichtsratssitzungen behandelt. Dies betraf zum einen das Segment TRATON Financial Services, zum anderen regulatorische Entwicklungen und Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie Vertiefungen zum Future-Powertrain-Programm, der Geschäftsstrategie für China und der Navistar-Strategie. Erstmals bestellte Aufsichtsratsmitglieder erhalten zudem die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der TRATON SE eingeführt zu werden.

Beratungspunkte im Aufsichtsrat

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

In der Regel trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Zu den 2023 abgehaltenen Sitzungen des Aufsichtsrats wird ferner festgehalten:

Sitzung des Aufsichtsrats am 1. Februar 2023

In unserer Sitzung am 1. Februar 2023 ging es primär um die Anpassung der Berechnungsparameter für die Tantieme des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022. Eine mögliche Anpassung sollte insbesondere aufgrund der unvorhergesehenen Ereignisse in Verbindung mit dem Krieg in der Ukraine diskutiert werden.

Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Februar 2023

In unserer Sitzung am 22. Februar 2023 billigten wir nach eingehender Prüfung und Beratung den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss für die TRATON SE und den Konzernabschluss mit dem zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung für die TRATON SE und die TRATON GROUP für das Geschäftsjahr 2022. Der Aufsichtsrat stellte ferner den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 auf. Daneben hat der Aufsichtsrat den Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung waren gegen den Abhängigkeitsbericht keine Einwendungen zu erheben. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat die Erteilung des Prüfungsauftrags für den Jahres- und Konzernabschluss 2023, die Beauftragung der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse und Zwischenlageberichte sowie des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023. Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten Anpassungen des Geschäftsverteilungsplans des Vorstands, die Vorstandsbesetzung „Produktion“ bei der Navistar International Corporation sowie der Besetzung des Head of Production bei der TRATON SE. Außerdem befassten wir uns ausführlich mit der Planungsrunde und dem zugehörigen Investitionsprogramm der TRATON GROUP und diskutierten die Neustrukturierung der Financial-Services-Aktivitäten der TRATON GROUP.

Sitzung des Aufsichtsrats am 20. März 2023

Der Schwerpunkt unserer Sitzung am 20. März 2023 lag auf Veränderungen im Vorstand der TRATON SE. Die betraf zwei anstehende Verlängerungen von Bestellungen, zwei Personalwechsel und eine Anpassung der Geschäftsverteilung. So haben wir die Verlängerung der Bestellung des Vorstandsvorsitzenden der TRATON SE und CEO der Scania CV AB, Christian Levin, um fünf Jahre bis Januar 2029 beschlossen. Darüber hinaus haben wir entschieden, dass das Vorstandsmitglied Antonio Roberto Cortes, der auch CEO von Volkswagen Truck & Bus ist, für weitere drei Jahre bis Januar 2027 im Vorstand bleibt und verabschiedeten die dadurch bedingten Aktualisierung der Entsprechenserklärung.

Gleichzeitig billigten wir die Einführung des neuen Verantwortungsbereichs Globales Produktmanagement auf Vorstandsebene als strategische und operative Verknüpfung des kaufmännischen und des industriellen Systems der vier Marken und koordinierter Konzernfunktionen. In diesem Zusammenhang haben wir die Bestellung von Catharina Modahl Nilsson als für diesen Bereich verantwortliches Vorstandsmitglied mit Wirkung ab dem 1. April 2023 beschlossen.

Zudem haben wir Dr. Michael Jackstein als Vorstand für die Bereiche Finanzen und Personal zum 1. April 2023 bestellt. Er leitet seit diesem Zeitpunkt den kombinierten Bereich Finanzen und Personal der TRATON SE, zu dem auch der Bereich Unternehmensentwicklung gehört. Die bisherigen Vorstandsmitglieder der TRATON SE Bernd Osterloh (Personal) und Annette Danielski (Finanzen und Unternehmensentwicklung) sind einvernehmlich zu diesem Zeitpunkt aus dem Vorstand ausgeschieden.

Sitzung des Aufsichtsrats am 31. Mai 2023

In unserer Sitzung am 31. Mai 2023 diskutierten wir insbesondere eingehend die Aufsetzung eines TRATON Commercial-Paper-Programms und stimmten einem Multi-Currency Commercial-Paper-Programm in Höhe von 2,5 Mrd € für die Emittenten TRATON SE, TRATON Finance Luxembourg S.A. und TRATON Treasury AB zu. Des Weiteren informierten wir uns über das Fokusthema Future-Powertrain-Programm und die Geschäftsstrategie für China. Zudem haben wir der Ernennung eines neuen Head of Logistics der TRATON SE zugestimmt.

Sitzung des Aufsichtsrats am 20. Juli 2023

In unserer Sitzung am 20. Juli 2023 informierten wir uns detailliert über die Planungsrunde und Investitionsplanung. Ferner beschäftigten wir uns mit dem „China Business Case“ und stimmten der Fortführung des China-Projekts zu.

Sitzung des Aufsichtsrats am 29. Oktober 2023

In unserer Sitzung am 29. Oktober 2023 beschäftigten wir uns mit der Nachbesetzung der Position Head of TRATON GROUP R&D und informierten uns eingehend zum aktuellen Stand der Neuaufstellung des Konzernbereichs Forschung und Entwicklung.

Sitzung des Aufsichtsrats am 11. Dezember 2023

In unserer Sitzung am 11. Dezember 2023 haben wir uns mit Themen der Vorstandsvergütung befasst. Außerdem haben wir die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet und die Entscheidung des Vorstands diskutiert, die Hauptversammlung der TRATON SE 2024 als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre durchzuführen. Abschließend diskutierten wir die Ergebnisse der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats.

Schriftliche Beschlussfassungen

Neben den oben genannten Themen haben wir durch Beschlüsse im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren im Berichtsjahr unter anderem der Durchführung der ordentlichen Hauptversammlung 2023 der TRATON SE in Präsenz und der entsprechenden Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen zugestimmt. Weiterhin wurde unter anderem der Erwerb des Finanzdienstleistungs-Neugeschäfts betreffend MAN und Volkswagen Truck & Bus Ltda. durch die TRATON Financial Services AB schriftlich beschlossen. Neben der Billigung der Planungsrunde und des Investitionsprogramms erfolgten auch Zustimmungen zu Vorstandsvergütungsthemen sowie die Bestellungen von leitenden Angestellten der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands im schriftlichen Verfahren.

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

Im März 2023 gaben Vorstand und Aufsichtsrat aufgrund der Verlängerung des Vorstandsmandats von Herrn Cortes eine unterjährige Entsprechenserklärung ab. Im Dezember 2023 wurde die jährliche Entsprechenserklärung durch Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben. Die Erklärungen sind auf der Internetseite der TRATON SE (<https://ir.traton.com/corporate-governance>) dauerhaft zugänglich. Die Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in den Erklärungen im Einzelnen aufgezeigt und begründet.

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung ab 4. April 2023 wurde Frau Ödgård Andersson als Nachfolgerin von Frau Hiltrud Dorothea Werner zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt. Die Wahl erfolgte in der ordentlichen Hauptversammlung am 1. Juni 2023 für die restliche Amtszeit von Frau Werner.

Herr Dr. Michael Jackstein wurde mit Wirkung zum 1. April 2023 als Chief Financial Officer und Chief Human Resources Officer zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt. Ebenfalls zum 1. April 2023 übernahm Frau Catharina Modahl Nilsson das Vorstandsressort Globales Produktmanagement. Zum Ablauf des 31. März 2023 sind Frau Annette Danielski als Chief Financial Officer und Herr Bernd Osterloh als Chief Human Resources Officer jeweils einvernehmlich aus dem Vorstand der TRATON SE ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt Frau Danielski und Herrn Osterloh für ihre Beiträge zu wichtigen Weichenstellungen bei der Transformation von TRATON und das Vorantreiben der Strategie in ihren Verantwortungsbereichen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des Abhängigkeitsberichts

Die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE wählte am 1. Juni 2023 EY zum Abschlussprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2023. Der Aufsichtsrat erteilte EY auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses den konkreten Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss 2023 der TRATON SE und den TRATON-Konzernabschluss 2023 nebst dem zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Daneben wurde auch der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 162 AktG gemeinsam erstellte Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 geprüft.

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 2023 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, die sich mit dem Jahresabschluss 2023 befassten, rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers.

Die Abschlussprüfer berichteten in Prüfungsausschusssitzungen 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 (einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung) und des Abhängigkeitsberichts durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratsitzung am 21. Februar 2024 berichtet.

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 abschließenden Ergebnis, dass gegen den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2023 aufgestellten Jahresabschluss und Konzernabschluss keine Einwendungen zu erheben sind und die

im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

In der Sitzung am 21. Februar 2024 stimmten wir auf Empfehlung des Prüfungsausschusses sowie der eigenen Prüfung 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.

Dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitern der TRATON SE sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen danken wir für die im Jahr 2023 geleistete Arbeit und sprechen ihnen unsere besondere Anerkennung aus. Auch das Jahr 2023 brachte viele, teils große Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen galt. Sie alle haben mit großem persönlichen Einsatz und hoher Leistungsbereitschaft entscheidend dazu beigetragen, dass die TRATON GROUP das Geschäftsjahr 2023 erfolgreich abschließen konnte.

München, den 21. Februar 2024

Für den Aufsichtsrat:



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

TRATON am Kapitalmarkt

Aktienmärkte 2023 mit Jahresendrally trotz Inflation und Konjunktursorgen

Zu Beginn des Jahres setzten die internationalen Aktienmärkte ihren im Oktober 2022 begonnenen Aufwärtstrend aufgrund positiver Konjunkturdaten und der Hoffnung auf weniger aggressive Zinsschritte der führenden Notenbanken zunächst fort und verzeichneten deutliche Gewinne. Im weiteren Jahresverlauf wurde diese positive Entwicklung jedoch zunehmend von Sorgen vor weiteren Zinserhöhungen zur Eindämmung der anhaltend hohen Inflationsraten überschattet. Dies wurde u. a. durch die zwischenzeitlichen Debatten um die Schuldenobergrenze in den USA sowie durch Rezessionsängste verstärkt. Unter stärkeren Schwankungen tendierten die Aktienmärkte im Frühjahr und Sommer zunächst seitwärts. Trotz des schwierigen Marktumfelds unterstützten positive Wirtschafts- und Unternehmensdaten zwischenzeitlich die Aktienkurse, sodass einige Börsenindizes Ende Juli bzw. Anfang August sogar Rekordhöhen erreichten, die jedoch nicht gehalten werden konnten. In der Folge kamen die Notierungen an den globalen Börsen aufgrund des Nahost-Konflikts, der anhaltenden Unsicherheit infolge des Kriegs in der Ukraine und schwächerer Konjunkturdaten bis Ende Oktober wieder deutlicher unter Druck und erreichten teilweise ihre jeweiligen Jahrestiefststände. In den letzten beiden Monaten des Jahres speisten geringere Preissteigerungsraten Hoffnung auf ein Ende des Zinserhöhungszyklus der Notenbanken. Dadurch stimuliert, verzeichneten die weltweiten Aktienmärkte eine deutliche Erholung, die sich bis zum Jahresende 2023 fortsetzte.

Der deutsche Leitindex Dax schloss das Handelsjahr 2023 bei 16.752 Punkten mit einem Plus von +20,3% ab. Der SDax, der die 50 bedeutendsten Unternehmen in Deutschland unterhalb des Dax und des MDax umfasst und in dem TRATON enthalten ist, notierte +17,1% über dem Vorjahresschlussstand. Der Stoxx Europe 600 Industrial Goods & Services (SXNP), der die größten europäischen börsennotierten Unternehmen des Industriegüter- und Dienstleistungssektors enthält, inklusive TRATON, stieg im Jahr 2023 um +21,6%.

Deutlich positive Kursentwicklung der TRATON-Aktie im Jahresverlauf

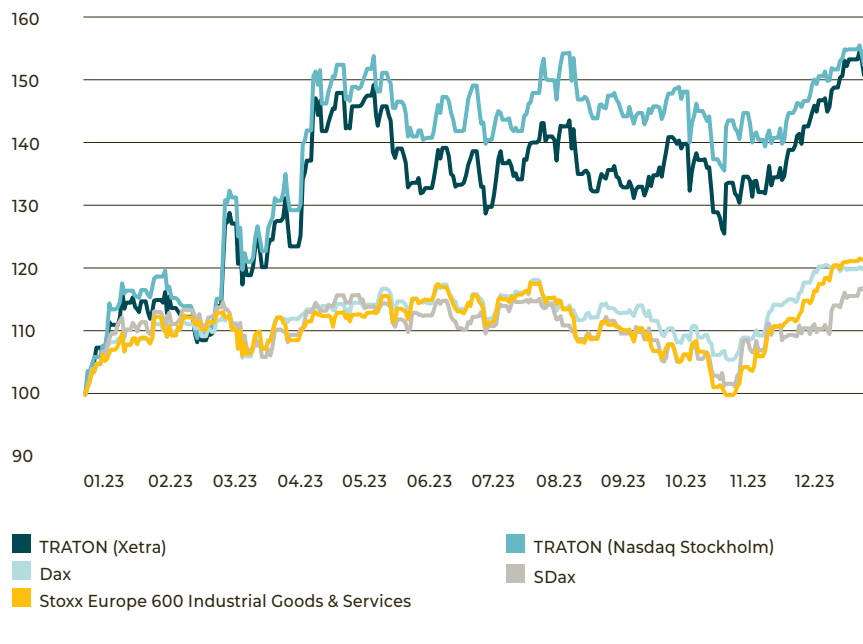
Die Aktie der TRATON SE folgte am Anfang des Jahres 2023 zunächst weitgehend der allgemeinen Entwicklung der Aktienmärkte. Die positiv aufgenommenen Gesamtjahreszahlen für 2022 und ein über den Erwartungen der Analysten liegender Ausblick für das Jahr 2023 führten insbesondere am Ende des 1. Quartals und am Anfang des 2. Quartals dazu, dass sich die TRATON-Aktie deutlich besser entwickelte als die relevanten Indizes. Im 2. Halbjahr folgte die Aktie von TRATON weitgehend den volatilen, von geopolitischen Risiken sowie Inflations- und Konjunktursorgen geprägten Entwicklungen an den Märkten. In den letzten zwei Monaten des Jahres konnte sie vom allgemein verbesserten Börsenumfeld profitieren und verzeichnete einen deutlichen Kursanstieg. Insgesamt entwickelte sich die TRATON-Aktie im Jahr 2023 deutlich positiv.

Die TRATON-Aktie erreichte mit 21,86 € am 27. Dezember 2023 ihren Jahreshöchstkurs. Ihren Tiefstkurs verzeichnete sie am 2. Januar 2023 mit 14,44 €. Die schwedische Notierung an der Nasdaq Stockholm erzielte ebenfalls am 27. Dezember 2023 mit 241,40 SEK ihren höchsten und am 2. Januar 2023 mit 160,80 SEK ihren tiefsten Stand des Jahres 2023.

Am 31. Dezember 2023 notierte die TRATON-Aktie bei 21,32 € bzw. 236,40 SEK. Daraus ergeben sich Kursanstiege gegenüber dem Jahresende 2022 von +50,9% bzw. +52,4%, inklusive der für das Jahr 2022 ausgeschütteten Dividende von 0,70 € ergab sich eine Gesamtrendite für Aktionäre von +55,8% bzw. +57,7%. Zum Ende des Jahres 2023 betrug der Börsenwert bzw. die Marktkapitalisierung der TRATON SE 10,7 Mrd €.

Aktuell wird die TRATON-Aktie von 21 Finanzanalysten bewertet. Zum Jahresende 2023 gaben zwölf Analysten eine positive Empfehlung („Kauf“ bzw. „Übergewichten“). Neun Analysten stuften die Aktie „neutral“ ein.

KURSENTWICKLUNG TRATON-AKTIE IM JAHR 2023 IM VERGLEICH ZU AUSGEWÄHLTEN INDIZES, AB 1. JANUAR 2023 (INDEXIERT; 1. JANUAR 2023 = 100 %)



KENNZAHLEN DER TRATON-AKTIE

	2023	2022
Ergebnis je Aktie in € (verwässert/unverwässert)	4,90	2,28
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) ¹	4,3	6,2
Dividende je Aktie (in €) ²	1,50	0,70
Dividendenrendite (in %) ³	7,0	5,0
Ausschüttungsquote (in %)	31	31
Xetra (in €)		
Jahresschlusskurs	21,32	14,13
Jahresdurchschnittskurs	18,69	16,01
Jahreshöchstkurs	21,86	23,38
Jahrestiefstkurs	14,44	11,83
Nasdaq Stockholm (in SEK)		
Jahresschlusskurs	236,40	155,10
Jahresdurchschnittskurs	214,82	169,46
Jahreshöchstkurs	241,40	239,00
Jahrestiefstkurs	160,80	130,20
Anzahl der Aktien (Mio Stück) ⁴	500	500
Marktkapitalisierung (in Mrd €) ⁴	10,7	7,1

1 Jahresschlusskurs der Xetra-Notierung im Verhältnis zum Ergebnis je Aktie

2 2023: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2024

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

4 Stand am 31. Dezember

Ergebnis je Aktie mehr als verdoppelt

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 stieg das Ergebnis je Aktie aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses signifikant, um 115 % auf 4,90 € (2,28 €).

Dividendenvorschlag von 1,50 € je Aktie

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE schlagen der am 13. Juni 2024 stattfindenden Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2023 die Ausschüttung einer Dividende von 1,50 € je Aktie vor. Auf Basis des Dividendenvorschlags beträgt die Ausschüttungsquote 30,6%. Sie liegt damit innerhalb des Zielkorridors von 30 bis 40 % des Nettoergebnisses.

Bezogen auf den Dividendenvorschlag für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der TRATON-Aktie, gemessen am Xetra-Schlusskurs des letzten Handelstags 2023, bei 7,0%.

Streubesitz unverändert bei 10,28 %

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. Ende 2023 lag der Streubesitz (Free Float) nach den Kriterien der Deutschen Börse bei 10,28 %. Größter Einzelaktionär ist unverändert die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,72%.

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 %

Freundlicheres Marktumfeld für Unternehmensanleihen

Das Kapitalmarktumfeld im Jahr 2023 war durch eine anhaltende Unsicherheit infolge des Kriegs in der Ukraine und des Nahost-Konflikts sowie eine sich weiter verändernde Zinslandschaft geprägt. Trotz anhaltenden geopolitischen Spannungen hat das Liquiditätsangebot seitens der Investoren gegenüber dem Vorjahr deutlich zugenommen. Dies hat eine Stabilisierung der Anleiherenditen auf höherem Niveau ermöglicht. Das Festhalten am Zinserhöhungszyklus durch die Europäische Zentralbank führte zu weiter steigenden Euro-Referenzzinssätzen und allgemein höheren Refinanzierungskosten für Unternehmen. Insgesamt war 2023 aber deutlich freundlicher für die Platzierung von Unternehmensanleihen als das Jahr 2022 und bot vor allem im letzten Quartal 2023 attraktive Marktfenster für Neuemissionen.

TRATON-Ratingeinstufungen

Seit dem 17. Juni 2020 besitzt die TRATON SE Langfrist-Emittenten-Ratings bei Moody's Investors Service (Moody's) und S&P Global Ratings (S&P). Zusätzlich verfügt die TRATON SE seit dem 12. September 2023 über Kurzfrist-Ratings von beiden Rating-Agenturen.

RATINGEINSTUFUNGEN (ZUM 31. DEZEMBER 2023)

	Langfrist-Rating	Ausblick	Kurzfrist-Rating
Standard & Poor's	BBB	stabil	A-2
Moody's	Baa2	stabil	P-2

European-Medium-Term-Notes-Programm aktualisiert

TRATON verfügt seit dem 12. März 2021 über ein European-Medium-Term-Notes-Programm (EMTN-Programm), das am 3. Mai 2023 aktualisiert wurde. Das Kapitalmarkt-emissionsprogramm im Volumen von 12,0 Mrd € ermöglicht TRATON eine flexible und effiziente Kapitalaufnahme an den Fremdkapitalmärkten. Neben der TRATON SE können auch die indirekten Tochtergesellschaften TRATON Finance Luxembourg S.A. und TRATON Treasury AB Anleihen unter dem Programm begeben. Die TRATON SE, die TRATON Finance Luxembourg S.A. und die TRATON Treasury AB nutzen das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird.

Commercial-Paper-Programm aufgesetzt

TRATON hat zum 12. September 2023 ein Commercial-Paper-Programm (CP-Programm) in Höhe von 2,5 Mrd € aufgesetzt. Damit eröffnet sich TRATON einen weiteren Finanzierungsmarkt in Ergänzung zum bestehenden EMTN-Programm. Mit dem CP-Programm finanziert TRATON kurzfristige Fälligkeiten mit Laufzeiten von bis zu einem Jahr. TRATON erschließt sich damit Zugang zu einem weiteren hochliquiden Markt für Finanzierungen und diversifiziert die Investorenbasis. Emittenten im Rahmen des CP-Programms sind die TRATON SE und ihre indirekten Tochtergesellschaften TRATON Finance Luxembourg S.A. und TRATON Treasury AB. Im Rahmen des CP-Programms kann TRATON Anleihen in verschiedenen Währungen begeben, wobei die Erlöse für allgemeine Unternehmenszwecke verwendet werden.

TRATON am Anleihemarkt aktiv

TRATON hat im Jahresverlauf 2023 weiterhin Emissionen unter dem 12-Mrd-€-EMTN-Programm begeben. Laufzeiten von über zwei Jahren werden grundsätzlich über öffentliche Platzierungen durchgeführt, während für Laufzeiten zwischen einem und zwei Jahren vordergründig auf sogenannte Privatplatzierungen unter dem EMTN-Programm zurückgegriffen wird. Begeben wurden die Anleihen durch die TRATON Finance Luxembourg S.A. Alle Anleihen wurden am regulierten Markt der Luxemburger Börse notiert.

AUSSTEHENDE ANLEIHEN DER TRATON FINANCE LUXEMBOURG S.A.

in Mio		EUR	SEK
Ausstehende Anleihen	31.12.2022	5.700	-
	Emissionen	3.000	2.550
	Rückzahlungen	-600	-
Ausstehende Anleihen	31.12.2023	8.100	2.550

Auch TRATON's indirekte Tochtergesellschaft Scania CV AB hat im Jahr 2023 Anleihen aus ihrem 5-Mrd-€-Anleiheemissionsprogramm begeben.

AUSSTEHENDE ANLEIHEN DER SCANIA CV AB

in Mio		EUR	SEK	NOK
Ausstehende Anleihen	31.12.2022	1.300	24.788	3.713
	Emissionen	-	1.500	-
	Rückzahlungen	-800	-8.463	-1.263
Ausstehende Anleihen	31.12.2023	500	17.825	2.450

Weitere Informationen zu den ausstehenden Anleihen finden Sie auf unserer Investor-Relations-Internetseite unter der Rubrik „Fremdkapital & Rating“.

TRATON-Grundkapital unverändert

Das Grundkapital der TRATON SE betrug am Ende des Geschäftsjahres 2023 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.

TRATON-Investor-Relations-Aktivitäten weiter ausgebaut

Die TRATON-Investor-Relations-Aktivitäten wurden auch im Geschäftsjahr weiter intensiviert und ausgebaut. So nahm Investor Relations verstärkt an Konferenzen teil und führte unter anderem zusammen mit den Treasury-Kollegen das erste Mal eine Credit-Roadshow durch. Institutionelle Investoren und Analysten sowie die privaten Anleger wurden zeitnah über aktuelle Themen, die Geschäftsentwicklung und die strategische Ausrichtung der TRATON GROUP informiert. Mit institutionellen Anlegern und Analysten fanden darüber hinaus kontinuierlich Gespräche im Rahmen von Roadshows und Investorenkonferenzen in Europa und Nordamerika statt – in virtueller oder in physischer Form.

Am 1. Juni 2023 fand die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE zum ersten Mal seit dem Börsengang in physischer Präsenz der Aktionäre und ihrer Bevollmächtigten in München statt. An dem abgehaltenen Aktionärstreffen haben rund 200 Aktionäre persönlich teilgenommen.

Weitere Informationen zur TRATON-Aktie, zu den TRATON-Anleihen und dem TRATON-Rating sowie Finanznachrichten, Finanzberichte, Präsentationen, Informationen zur Hauptversammlung sowie Ansprechpartner finden Sie auf unserer Investor-Relations-Internetseite <https://ir.traton.com>.

TRATON Way Forward

Der fortschreitende Klimawandel, die wachsende Bedeutung von Nachhaltigkeit, die Dekarbonisierung und die Digitalisierung stellen TRATON vor vielschichtige Herausforderungen und bieten gleichzeitig auch viele Chancen. Die Strategie der TRATON GROUP, der TRATON Way Forward, basiert auf einer langfristigen Vision, die beschreibt, wie TRATON diesen Herausforderungen und den damit erwarteten Veränderungen in der Transport- und Logistikbranche begegnen wird. Im Rahmen dieser Strategie hat sich TRATON das übergeordnete Ziel gesetzt, jederzeit nachhaltig und verantwortungsvoll zu handeln.

Der TRATON Way Forward besteht aus drei Säulen, verbunden mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf konsequenter Implementierung und Realisierung der Strategie. Diese Elemente sind: (1) Verantwortungsvolles Unternehmen, (2) Wertschöpfung, (3) TRATON Accelerated! sowie (4) Strategieumsetzung.

Verantwortungsbewusstes Verhalten als oberste Priorität

- Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft
- Menschen & Vielfalt
- Verantwortungsvolle Unternehmensführung & ethische Grundsätze



Fokus auf nachhaltige Wertschöpfung für unsere Stakeholder

- Leistungsorientierung
- Navistar als Teil der TRATON-Familie
- TRATON in China

Unsere Rolle im Logistik-Ökosystem der Zukunft gestalten

- Erweiterung des Geschäftsmodells
- Partnerschaftskultur
- Embrace Digital

(1) Verantwortungsvolles Unternehmen

Die TRATON GROUP wird in jeder Hinsicht ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen sein. Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft spielen dabei eine tragende Rolle und haben für uns oberste Priorität. Gemeinsam mit unseren Marken arbeiten wir intensiv an unserem Purpose, den Transport nachhaltig zu verändern. Unser Ziel ist es, über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte einen maximalen Nutzen für unsere Kunden und die Gesellschaft zu schaffen. Die TRATON GROUP konzentriert sich intensiv darauf, ihre Umweltziele zu erreichen, und ein nachhaltiges Verhalten gegenüber Menschen, Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten und strategischen Partnern zu stärken. Verantwortungsbewusstsein hat oberste Priorität und soll stets das Handeln bestimmen.

Als Teil unserer Strategie haben wir uns das Ziel gesetzt, dass bis 2030 in den relevanten Regionen (EU27+3, USA und Kanada) rund die Hälfte unserer jährlichen Neuverkäufe emissionsfreie Fahrzeuge sind. Dieses Ziel steht unter dem Vorbehalt, dass die notwendigen Rahmenbedingungen, wie z.B. der Ausbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur, vorhanden sind. Damit leisten wir einen signifikanten Beitrag zur Dekarbonisierung des weltweiten Transportsektors. Ein Beispiel für unser gestärktes Verantwortungsbewusstsein ist die Gründung des Lade-Joint-Ventures Milence, zusammen mit Daimler Truck und der Volvo Group. Gemeinsame Investitionen von 500 Mio € für den Bau von mindestens 1.700 Ladepunkten für schwere Lkw und Reisebusse bis 2027 gehören zu den Schlüsselfaktoren für den Ausbau der Elektromobilität. Der erste Standort wurde am 7. Dezember 2023 in Venlo in Betrieb genommen.

„Verantwortungsvolles Unternehmen“ schließt darüber hinaus eine Unternehmenskultur ein, die auf Menschen und Vielfalt ausgerichtet ist. Vielfalt geht dabei über den allgemein geläufigen Diversitätsgedanken hinaus. TRATON wird seine Maßnahmen verstärken, um Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen, Bildungsschwerpunkten und Persönlichkeiten bewusst zusammenzubringen und ihre Integration zu gewährleisten. Um verantwortungsvoll agieren zu können, achtet das Unternehmen zudem verstärkt auf ethische Grundsätze in der Unternehmensführung.

(2) Wertschöpfung

Das zweite Element der Strategie ist Wertschöpfung. Der Fokus liegt darauf, nachhaltig den Wert für die Interessensgruppen der TRATON GROUP zu steigern. Dazu sollen weitere Ertragsquellen und wichtige Märkte erschlossen werden. Darüber hinaus wird auf eine weitere Stärkung aller TRATON-Marken abgezielt. Jede Marke arbeitet an der Erfüllung eines klar definierten strategischen Renditeziels.

Für TRATON bedeutete der Eintritt in den nordamerikanischen Markt im Jahr 2021 die Stärkung der globalen Präsenz mit dem Zugang zum weltweit größten Profit Pool der Nutzfahrzeugindustrie. Navistar spielt dabei eine wesentliche Rolle und soll als Teil der Strategie zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz des Händler- und Serviceverbands von Navistar, das zu den größten unabhängigen Netzwerken auf dem nordamerikanischen Markt zählt. Die Entwicklung und Einführung des neuen Navistar-S13-Antriebsstrangs auf Basis des modularen TRATON-Baukastens ist dabei ein wichtiger Meilenstein.

Im Sinne der weltweiten Expansion werden wir außerdem in Asien unsere Präsenz verstärken, indem wir uns auch industriell in China etablieren. China ist der größte Nutzfahrzeugmarkt der Welt. Flottenkunden in China interessieren sich zunehmend für höherwertige Fahrzeuge, Erwartungen in puncto Effizienz und Sicherheit steigen. TRATON wird diesen Anforderungen mit entsprechenden Investitionen vor Ort gerecht werden.

(3) TRATON Accelerated!

Das dritte Element der TRATON-Strategie ist besonders vorausschauend: In einer von Elektrifizierung, autonomen Fahren und Vernetzung geprägten Welt schafft TRATON durch neue Geschäftsmodelle, Lösungen und Partnerschaften zusätzlichen Mehrwert für Kunden. Dazu wird das Unternehmen neue Geschäftsmodelle und Partnerschaften etablieren. Die TRATON GROUP erweitert entsprechend ihre Sicht auf das Geschäftspotenzial über den reinen Transport hinaus. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, die richtigen Fähigkeiten und Partnerschaften auszubauen, um so die Transformation der Branche mitgestalten zu können. Im Bereich Autonomes Fahren haben Scania und Rio Tinto eine langfristige Forschungs- und Entwicklungskooperation für die kontinuierliche Weiterentwicklung autonomer Technologien vereinbart, in deren Rahmen die Channar Mine von Rio Tinto der erste aktive Partnerstandort für die autonome Bergbaulösung von Scania geworden ist. Rio Tinto und Scania starteten die neuen Tests mit den autonomen 40-Tonnen-Minenfahrzeugen von Scania und erreichten schnell einen wichtigen Meilenstein im fahrerlosen Betrieb. Ein weiteres Beispiel hierfür ist die Gründung eines Joint Ventures namens JUNA zwischen Scania und sennder, mit dem Ziel, Kunden den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge zu erleichtern, etwa durch das Angebot eines Truck-as-a-Service-Geschäftsmodells.

(4) Strategieumsetzung

Das vierte Element fokussiert auf die Umsetzung der Strategie. Ziel ist es, u. a. durch den Aufbau eines modularen TRATON-Baukastensystems und einer engeren organisatorischen Verflechtung, Kompetenzen zu bündeln und damit die Wettbewerbsfähigkeit insgesamt zu stärken. Mit der Etablierung neuer Gruppenfunktionen (Group Industrial Functions) für Forschung und Entwicklung sowie der gruppenweiten Koordination von Einkauf, Produktion und Logistik wurde der Grundstein gelegt.

Alle vier Elemente von TRATON Way Forward greifen ineinander. Gemeinsam bilden sie die Strategie, mit der die TRATON GROUP ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen formt, Wert schafft und den Weg in eine nachhaltige Zukunft beschreitet.

Highlights des Jahres 2023

Die TRATON GROUP hat im Jahr 2023 große Fortschritte im Bereich Elektromobilität erzielt und gleichzeitig ihre Strategie TRATON Way Forward für einen erfolgreichen Weg in die Zukunft weiter umgesetzt.

Wesentliche Entscheidungen mit Blick auf eine noch konsequentere Umsetzung der Unternehmensstrategie hat der Aufsichtsrat der Gesellschaft dabei Mitte März getroffen. Dazu wurden der Vertrag des Vorstandsvorsitzenden Christian Levin um fünf Jahre bis Januar 2029 verlängert und der Vertrag des TRATON-Vorstandsmitglieds Antonio Roberto Cortes, CEO von Volkswagen Truck & Bus, um drei Jahre bis Januar 2027. Darüber hinaus soll der auf Vorstandsebene neu geschaffene Verantwortungsbereich Globales Produktmanagement den Kern des Geschäftsmodells absichern, d.h. die stringente strategische und operative Verknüpfung des kaufmännischen und des industriellen Systems der vier Marken und der koordinierenden Konzernfunktionen. Für diesen neuen Bereich ist seit April 2023 Catharina Modahl Nilsson als Mitglied des TRATON-Vorstands verantwortlich. Sie fungierte bereits seit Anfang 2022 als Head of Group Product Management bei TRATON. Zudem hat der Aufsichtsrat Dr. Michael Jackstein zum 1. April 2023 in den Vorstand berufen. Er ist bei der TRATON SE verantwortlich für Finanzen und Unternehmensentwicklung sowie Personal.

Die Zukunft des Transports ist elektrisch, dies steht für TRATON außer Frage. Unabdingbare Voraussetzung für den Erfolg ist eine verlässliche Infrastruktur. Daher hat TRATON bei einem gemeinsamen Parlamentarischen Abend mit ABB E-mobility in Berlin politische Unterstützung beim Aufbau der europäischen Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge eingefordert. Unter den Gästen des Abends waren der deutsche Verkehrsminister Dr. Volker Wissing, Schwedens Infrastrukturminister Andreas Carlson und Per Thöresson, Schwedens Botschafter in Deutschland.

TRATON-Vorstandsmitglied und MAN-Vorstandsvorsitzender Alexander Vlaskamp hat die Bedeutung eines raschen Aufbaus der Ladeinfrastruktur in einer Anhörung des Europäischen Parlaments Ende 2023 ebenfalls betont. Dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus erläuterte Vlaskamp die Relevanz erneuerbarer Energie und eines hohen CO₂-Preises für den Wandel hin zu nachhaltigem Transport. Dabei führte er den deutschen CO₂-Aufschlag bei der Lkw-Maut von 200 € je Tonne CO₂ als nachahmenswertes Beispiel für alle Mitgliedsstaaten der EU an.

Milence, das Joint Venture von TRATON GROUP, Daimler Truck und der Volvo Group, hat Ende 2023 mit der Eröffnung der ersten Ladestation in Venlo in den Niederlanden einen wichtigen Meilenstein beim Aufbau der dringend benötigten Ladeinfrastruktur erreicht. Mindestens 1.700 Ladepunkte für schwere Lkw und Reisebusse entlang wichtiger Strecken in Europa will das Gemeinschaftsunternehmen bis 2027 errichten.

Für Lkw-Fahrer ist es wichtig, einen möglichst einfachen Zugang zu Ladestationen zu haben. Um dies sicherzustellen und somit den Umstieg auf batterieelektrische Nutzfahrzeuge zu erleichtern, hat TRATON 2023 die Dienstleistungsgesellschaft TRATON Charging Solutions gegründet. Durch Vertragsabschluss, Rechnungsstellung, Routenplanung und Nutzungsinformationen unter einem Dach ermöglicht die Gesellschaft Betreibern elektrischer Nutzfahrzeuge ein nahtloses Laden. Die in Europa aktiven TRATON-Marken Scania und MAN können so ihren Kunden den Zugang zum größten europäischen Lade-netz bieten. Es umfasst derzeit zwölf Länder.

Umweltbewusstes Wirtschaften und das Einhalten der Menschenrechte sind für TRATON essenziell. Daher ist neben TRATON mit Navistar seit 2023 auch die vierte Marke der TRATON GROUP Mitglied des UN Global Compact, einem weltweiten Pakt mit dem Ziel, die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten.

Nachdem Scania und MAN bereits an der Science Based Targets Initiative (SBTi) teilnehmen, hat sich nun Navistar verpflichtet, wissenschaftlich fundierte kurzfristige Ziele zu entwickeln, um diese der SBTi zur Validierung vorzulegen. Die SBTi ist eine globale Initiative, die es Unternehmen ermöglicht, Emissionsreduktionsziele auf der Grundlage der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse festzulegen. Das übergeordnete Ziel der Initiative besteht darin, die weltweiten Emissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 in Übereinstimmung mit dem Pariser Klimaabkommen Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

Einen wesentlichen Schritt auf dem Weg zu einem globalen, konzerneigenen und integrierten Finanzdienstleistungsgeschäft hat die TRATON GROUP zur Jahresmitte erreicht. Es wurde ein Rahmenvertrag über den schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und Volkswagen Truck & Bus (VWTB) unterzeichnet. Die Transaktion umfasst u. a. den Verkauf und die Übertragung von Rechten zur Bereitstellung von Finanzlösungen für Kunden von MAN und VWTB. Die Bündelung des Rückgrats der Finanzdienstleistungen für alle Nutzfahrzeugmarken von TRATON

erleichtert es der Gruppe, ihren Absatz zu steigern. Ein optimiertes Finanzierungsgeschäft in der TRATON GROUP trägt ebenso wie das wichtige Vehicle-Services-Geschäft dazu bei, das Operative Ergebnis angesichts zyklischer Nutzfahrzeugmärkte resilienter zu machen.

Die TRATON GROUP hat zudem ihren Kapitalmarktzugang mit einem Commercial-Paper-Programm (CP-Programm) erweitert. TRATON erschließt damit zusätzliche Finanzierungsquellen und erweitert die Investorenbasis auf der Fremdkapitalseite. Dieses CP-Programm hat ein Volumen von 2,5 Mrd € und ergänzt das laufende European-Medium-Term-Notes-Programm (EMTN-Programm) mit einem Volumen von 12 Mrd €.

Scania

Scania hat auf dem Weg zu nachhaltigem Transport im Jahr 2023 wichtige Meilensteine erreicht. Am Hauptsitz Södertälje wurde Scania's Batteriemontagewerk eröffnet. Das mehrjährige Investitionsvolumen betrug 1,5 Mrd SEK. Die Batteriemontage beschäftigt 550 Mitarbeiter und ist vom Wareneingang über die Produktion bis zur Auslieferung hoch automatisiert. Durch die Ansiedlung des Montagewerks in unmittelbarer Nähe der Fahrgestellfertigung in Södertälje, die 2023 für die Großserienproduktion von Elektrofahrzeugen umgestaltet wurde, wurden die Voraussetzungen für schnelle und effiziente Fertigungsabläufe geschaffen.

In Södertälje werden Zellen, die Scania gemeinsam mit Northvolt entwickelt und im April 2023 vorgestellt hat, zu Batteriepacks montiert. Diese Lithium-Ionen-Zellen haben in Tests eine Einsatzdauer in Lkw über 1,5 Mio km unter Beweis gestellt. Damit kann ein Elektro-Lkw über seine gesamte Nutzungsdauer mit derselben Batterie fahren. Die innovative Zelle soll mit fossilfreiem Strom in Nordschweden hergestellt werden und einen CO₂-Fußabdruck haben, der etwa einem Drittel des Fußabdrucks einer vergleichbaren Industrie-Referenzzelle entspricht.

Um Spediteuren den Umstieg auf batterieelektrische Lkw zu erleichtern, hat Scania zusammen mit dem in Berlin/Deutschland ansässigen digitalen Spediteur sennder das Gemeinschaftsunternehmen JUNA gegründet. Es bietet ein neuartiges nutzungs-basiertes Abrechnungsmodell (Pay-per-use), um so den Kunden Vorlaufkosten zu ersparen und Bedenken zu künftigen Restwerten zu entgegnen. Durch den Zugang zu garantierten Ladungen auf der digitalen Plattform von sennder gewährleistet JUNA seinen Kunden zudem wirtschaftliche Planbarkeit.

Auch bei der Dekarbonisierung der Lieferketten hat Scania Fortschritte gemacht. Scania erteilte dem Zulieferer H2 Green Steel den ersten Auftrag zur Belieferung mit grünem Stahl. Dieser nachhaltig produzierte Stahl wird dazu beitragen, den Klima-Fußabdruck der Fahrzeugproduktion von Scania weiter zu verringern. Zudem hat Scania mit seinem Hauptstahllieferanten SSAB, eine Absichtserklärung zur Dekarbonisierung aller Stahl-lieferungen von SSAB für die schweren Nutzfahrzeuge von Scania im Jahr 2030 unterzeichnet. Die entsprechenden Lieferungen sollen ab 2026 von zunächst kleineren Mengen rasch zunehmen.

MAN

MAN Truck & Bus hat bei der Umstellung auf Zero-Emission-Technologien einen bedeutenden Meilenstein erreicht, als Ende Oktober der Verkauf des neuen MAN eTruck gestartet wurde. Es ist der erste batterieelektrische Langstrecken-Lkw der Marke. Für den Fernverkehr wird er als MAN eTGX angeboten, für den Lieferverkehr als MAN eTGS. Mit einer Zwischenladung schafft der eTruck Tagesreichweiten von bis zu 800 Kilometern. Er ist auch bereits für das Megawatt-Laden des kommenden MCS-Standards vorbereitet. MAN bietet den eTruck mit modularen Batteriepacks an, sodass Kunden ihn je nach Einsatzzweck mit vier, fünf oder sechs Packs bestellen können. Die Kundennachfrage war von Beginn an groß. 700 Bestellungen und Bestellanfragen liegen insgesamt vor. Bereits 2030 soll jeder zweite in Europa ausgelieferte MAN-Lkw elektrisch fahren. Der eTruck emittiert dabei nicht nur deutlich weniger CO₂ als ein Diesel-Lkw, sondern auch hörbar weniger Lärm. Elektro-Lkw werden – vor allem bei geringen Geschwindigkeiten – nur als etwa halb so laut wahrgenommen wie vergleichbare Diesel-Lkw. Dies hat eine Mobilitätsstudie ergeben, an der sich MAN beteiligt hat.

Wesentlicher Technologieträger für Elektro-Lkw ist die Batterie. Auch hier hat MAN im Jahr 2023 einen wichtigen Schritt getan. Am Standort Nürnberg erfolgte der Spatenstich für die Batteriefertigung in Großserie. Ab 2025 werden dort jährlich bis zu 100.000 Hochvolt-Batteriepacks gefertigt. Bestimmt sind sie insbesondere für den MAN eTruck, aber auch für Stadt- und Reisebusse. Das traditionsreiche Nürnberger Motorenwerk spielt somit eine zentrale Rolle als MAN-Kompetenzzentrum für alternative Antriebstechnologien. In Nürnberg entstehen dafür 350 neue Arbeitsplätze.

Bereits voll auf der Straße angekommen ist die Elektromobilität bei den Stadtbussen. Im Herbst 2020 hat MAN mit der Serienproduktion des batterieelektrischen Lion's City E begonnen. Weniger als drei Jahre später wurde im Bus-Werk in Starachowice/Polen bereits das tausendste Fahrzeug dieses Modells produziert. Großes Interesse am Lion's City E gibt es unter anderem in Spanien. Allein für die Küstenregion zwischen Alicante und Valencia im Südosten des Landes wurden bereits mehr als 175 E-Busse von MAN für einen nachhaltigen öffentlichen Nahverkehr bestellt.

Im Forschungsprojekt ANITA hat MAN gemeinsam mit der Deutschen Bahn, der Hochschule Fresenius und dem Funktechnikspezialisten Götting KG, erprobt, welches Potenzial autonome Lkw beim Güterumschlag auf die Schiene haben. Praxistestfahrten im Ulmer Container-Terminal haben gezeigt, dass ein Effizienzgewinn von bis zu 40% möglich ist, bei gleichzeitig besserer Prozessstabilität. Das Projekt ANITA liefert Erkenntnisse für die Integration autonomer Lkw in die Prozesse von Logistikhubs und über fahrerlosen Lkw-Verkehr zwischen Logistik-Knoten. Im Forschungs- und Entwicklungsprojekt ATLAS-L4 arbeitet MAN ebenfalls mit Industrieunternehmen und Universitäten am autonomen Lkw. Für die beiden Forschungs- und Entwicklungsprojekte ANITA und ATLAS-L4 wurde MAN mit dem renommierten Zukunftspreis „Truck Innovation Award 2024“ der Jury des International Truck of the Year ausgezeichnet.

Navistar

Navistar hat 2023 einen wichtigen technologischen Fortschritt in der Antriebstechnologie erzielt. Die nordamerikanische TRATON-Marke hat an ihrem Standort in Huntsville im US-Bundesstaat Alabama mit der Produktion des integrierten Antriebsstrangs International S13 begonnen. Damit profitieren nun auch die Lkw der Navistar-Marke International vom effizienten gruppenweiten 13-Liter-Dieselantrieb Common Base Engine (CBE). Der integrierte Antriebsstrang des International S13 besteht aus einem S13-Motor, dem T14-Getriebe und einem zweistufigen Abgasnachbehandlungssystem. Für die S13-Produktion wurde die Produktionsstätte in Huntsville um 110.000 m² Fläche vergrößert. Mit der Erweiterung wurde das Werk von einer Montagelinie auf zwei umgestellt – jeweils eine für das T14-Getriebe und dem S13-Motor.

Im Bereich Finanzdienstleistungen hat für Navistar 2023 eine neue Ära begonnen. Mit der Wiedereinführung des konzerneigenen Finanzdienstleisters Navistar Financial können den Kunden der Navistar-Marken International und IC Bus nun maßgeschneiderte, wettbewerbsfähige Kredit- und Leasingfinanzierungen angeboten werden. Als Teil von TRATON Financial Services wird Navistar Financial globale Synergien und jahrelange globale Mehrmarkenerfahrung nutzen können.

Wie die gesamte TRATON GROUP sieht auch Navistar die Zukunft des Transports im batterieelektrischen Antrieb. Große Kunden zeigen bereits Interesse an der neuen Technologie. So konnte Navistar 2023 die Auslieferung der ersten Fahrzeuge der International eMV-Serie ankündigen. Kunde ist Sysco, ein Unternehmen aus der Lebensmittelversorgung.

Navistar hat 2023 auch Fortschritte beim Ladenetzwerk gemacht. Mit Quanta Services, einem großen Unternehmen im Bereich Stromnetzinfrastrukturlösungen in Nordamerika, wurde eine neue Partnerschaft ins Leben gerufen. In Zusammenarbeit mit Quanta wird Navistar den Kunden seiner Marken International Truck und IC Bus eine umfassende Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturlösung anbieten, die es Flotten ermöglicht, batterieelektrische Fahrzeuge schnell und effizient einzusetzen.

Volkswagen Truck & Bus

VWTB bietet seinen batterieelektrischen e-Delivery seit 2023 in zusätzlichen Märkten in Lateinamerika an, darunter Argentinien, Chile, Uruguay und Guatemala. Dieses Vorgehen entspricht der Strategie von TRATON, in der batterieelektrische Fahrzeuge den Schwerpunkt bilden. Das VWTB-Werk im brasilianischen Resende war das erste im Land, das in großem Umfang Lkw mit Null-Emission-Technologie fertigt.

Da sich der e-Delivery als sauberer und vernetzter Verteiler-Lkw für den Stadtverkehr in Schwellenmärkten etabliert hat, hat VWTB mit der Erprobung eines elektrischen Stadtbus-Prototypen begonnen. Die Konfiguration des e-Volksbus wurde mit einer exklusiven modularen Architektur für eine schnellere Adaptierung auf verschiedene Plattformen ausgelegt. Die Marke vertraut auf diesen Ansatz, um Fahrzeuge in Rekordzeit zu entwickeln.

VWTB baut im Zuge des Internationalisierungsplans die Präsenz auf internationalen Märkten weiter aus. Auf vier Kontinenten wird die Marke ihre Aktivitäten verstärken. Dazu werden weitere Repräsentanzen in Südamerika, Mexiko und Mittelamerika, Afrika und Westasien sowie Südostasien eröffnet. Der erste Schritt in der neuen Internationalisierungswelle von VWTB ist die weitere Stärkung der Marke in Argentinien. In Córdoba soll im April 2024 eine neue Fabrik eröffnet werden, die vor allem den argentinischen Markt mit fünf VWTB-Modellen versorgen soll. Den ersten Lkw hat VWTB in Córdoba bereits montiert. Constellation- und Delivery-Lkw werden zunächst zur Validierung des Fertigungsprozesses und zur Schulung der Mitarbeiter eingesetzt und anschließend in den Fuhrpark aufgenommen, mit dem landesweit Tests durchgeführt werden.

Bei einer Ausschreibung der Regierung für Schulbusse in Brasilien hat VWTB einen Großauftrag erhalten: 5.600 Schulbusse der TRATON-Marke können bis Jahresende 2024 bestellt und ausgeliefert werden. Mit dem Erfolg in der neuen Ausschreibung bleibt VWTB im brasilianischen Schulbus-Programm die führende Marke.

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

2

Zusammengefasster Lagebericht der TRATON SE, München, vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023	44	
Grundlagen der TRATON GROUP	45	
1. Geschäftstätigkeit und Organisation	45	
2. Forschung und Entwicklung	46	
3. Finanzielle Steuerung	47	
Wirtschaftsbericht	50	
1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	50	
2. Wechselkurse	51	
3. Marktumfeld	52	
4. Ertragslage	53	
5. Finanzlage	58	
6. Vermögenslage	68	
7. Zielerreichung 2023 und Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	70	
TRATON SE (HGB)	71	
1. Geschäftsverlauf	71	
2. Ertragslage	73	
3. Vermögens- und Finanzlage	74	
4. Chancen und Risiken	74	
5. Prognosebericht	75	
Prognose-, Chancen- und Risikobericht	75	
1. Prognosebericht	75	
2. Chancen- und Risikobericht (enthält den Bericht nach § 289 Abs. 4 HGB)	77	
Nichtfinanzielle Konzernklärung	91	
Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2023	116	
1. Erklärung zur Unternehmensführung	116	
2. Abhängigkeitsbericht	125	
3. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB	125	

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DER TRATON SE, MÜNCHEN, VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

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, Navistar und Volkswagen Truck & Bus (VWTB) zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Portfolio der Gruppe umfasst Lkw, Busse und leichte Nutzfahrzeuge sowie den Vertrieb von Ersatzteilen und Kundendienstleistungen. Außerdem bietet die TRATON GROUP ihren Nutzfahrzeugkunden eine breite Palette an Finanzdienstleistungen.

Die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP gliedert sich in die Geschäftsfelder Industriegeschäft (TRATON Operations) und Finanzdienstleistungen (TRATON Financial Services). TRATON Operations enthält die vier Segmente Scania Vehicles & Services (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Scania), MAN Truck & Bus (Bezeichnung als Unternehmensmarke: MAN), Navistar Sales & Services (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Navistar) und Volkswagen Truck & Bus (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Volkswagen Truck & Bus). Organisatorisch und in der Finanzberichterstattung werden die Aktivitäten und Dienstleistungen der TRATON-Holding (TRATON SE und weitere nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen), die Konsolidierungseffekte zwischen den Geschäftsfeldern und die Effekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments unter Corporate Items zusammengefasst. Per Jahresende 2023 arbeiteten weltweit insgesamt 103.621 (100.356) Menschen für die Unternehmensgruppe.

Die Positionen der Fahrzeugmarken sind innerhalb der TRATON GROUP klar festgelegt:

- Scania bietet als Premium-Innovationsführer nachhaltige Transportlösungen an. Dazu zählen Lkw und Busse für anspruchsvolle Transportaufgaben sowie zahlreiche damit einhergehende Dienstleistungsangebote. Das Unternehmen ist global aufgestellt und vertreibt seine Produkte auf verschiedenen Märkten, dazu gehören neben Europa auch Nord- und Lateinamerika, Asien, Afrika und Ozeanien.
- MAN verfolgt das Ziel, als verlässlicher Business-Partner das Kundengeschäft zu vereinfachen. Dazu bietet MAN ein Komplettangebot vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw an. Zu den internationalen Absatzmärkten gehören insbesondere Europa, Asien, Mittlerer Osten, Afrika und Lateinamerika.
- Navistar produziert Lkw unter der Marke International sowie Busse unter der Marke IC Bus. Zudem verkauft das Unternehmen Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen mittels verschiedener Handelspartner in den USA, Kanada und in Mexiko.
- VWTB bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte, insbesondere in Lateinamerika sowie in Afrika und Asien.

Wesentliche Produktionsstandorte von Scania und MAN liegen in Europa, u. a. die Stammwerke in Södertälje/Schweden und München. Navistar produziert Fahrzeuge in den USA und in Mexiko. Daneben stellen Scania und VWTB in Brasilien Lkw und Busse her.

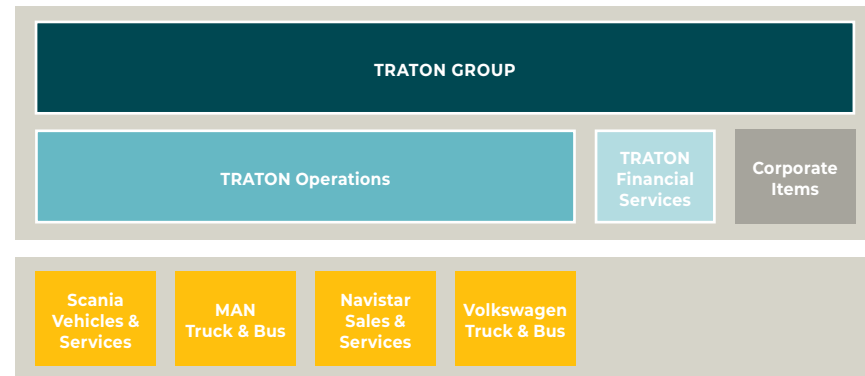
Das Segment TRATON Financial Services ist fester Bestandteil der Unternehmensgruppe. Die angebotenen Services umfassen Finanzierungen für Kunden, Händler und Distributoren sowie Versicherungslösungen und zusätzliche Dienstleistungen durch die Marken. Damit unterstützt TRATON Financial Services die Transformation des Transportwesens. Im Berichtsjahr haben TRATON SE, TRATON Financial Services AB, Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (VWFS) und die Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig (VW Bank) einen Rahmenvertrag über den Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB unterzeichnet. Die Vereinbarung stellt den nächsten logischen Schritt auf dem Weg dar, TRATON Financial Services zu einer globalen, konzerneigenen und integrierten Finanzdienstleistungseinheit der TRATON GROUP zu entwickeln. Die Transaktion umfasst u. a. den Verkauf und die schrittweise Übertragung von Rechten zur Bereitstellung von Finanzlösungen für Kunden von MAN und VWTB. Bis zum 2. Quartal 2025 soll die Integration in TRATON Financial Services abgeschlossen sein. Dazu hat TRATON bereits im Jahr 2023 275 Mio € auf ein Konto der VW Bank eingezahlt.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania (Scania Financial Services) wurde im Jahr 2023 rechtlich in das Geschäftsfeld TRATON Financial Services integriert und das Angebot von Finanzierungslösungen für Kunden von Navistar in den USA wurde neu aufgesetzt. Als Teil von TRATON Financial Services wird Navistar Financial Services weltweite Synergien und jahrelange Erfahrung nutzen, um Kunden in Nordamerika optimal zu bedienen.

In den neuen Group Industrial Functions koordinieren sich das Produktmanagement, die Forschung & Entwicklung, die Beschaffung sowie die Produktion und die Logistik untereinander. Sie agieren zusammen mit den TRATON-Marken in einer organisatorischen Matrix-Struktur. Diese neue Steuerungsphilosophie und -struktur soll den Einsatz des TRATON Modular Systems weiter vorantreiben, um nachhaltige, effiziente und vernetzte Transportlösungen auf den Markt zu bringen.

Elementarer Teil des Geschäftszwecks des Konzerns ist die Steuerung und Weiterentwicklung einer vernetzten und leistungsfähigen Organisation, die stärker ist als die Summe ihrer Teile. Geführt wird das Unternehmen von einem erfahrenen Vorstandsteam, das sich zusammensetzt aus den Gruppenfunktionen Chief Executive Officer (CEO), Chief Financial Officer (CFO) und Chief Human Resources Officer (CHRO) sowie einem weiteren Vorstandsmitglied mit Verantwortung für Produktmanagement in der TRATON GROUP und den CEOs von Scania, MAN, Navistar und VWTB.

Kernfunktionen wie Forschung & Entwicklung sind über die verschiedenen Standorte der Marken der TRATON GROUP verteilt, vor allem in München, in Södertälje sowie in Lisle in Illinois und in São Paulo.



2. Forschung und Entwicklung

Die TRATON GROUP will mit ihren Investitionen in Forschung und Entwicklung die Transformation hin zu nachhaltigem Transport vorantreiben. Das TRATON-Baukastensystem ist ein Katalysator für den wirtschaftlichen Erfolg, weil es globale Synergien und Skalierbarkeit fördert. Dieser strategische Ansatz gewährleistet vielseitige, effiziente Lösungen und ermöglicht den TRATON-Marken den Einsatz innovativer Technologien.

Im Mittelpunkt des Ansatzes von TRATON steht die Entwicklung modularer Komponenten mit universeller Einsetzbarkeit, die marken- und anwendungsübergreifend sind. Dieses Vorgehen strafft die Entwicklung und markiert einen bedeutenden Sprung auf dem Weg zu nachhaltigen Transportlösungen.

TRATON ist bereit, eine Führungsrolle bei der Steuerung der Branche in eine nachhaltigere und elektrifizierte Zukunft weiter zu behaupten.

Die TRATON GROUP setzt nicht nur konsequent auf Innovation, sondern auch auf die Harmonisierung ihres Portfolios. Ferner leistet das Unternehmen substanzielle Investitionen in zukunftsorientierten Schlüsselbereichen wie Elektrifizierung und autonomes Fahren. In diesem Kontext sind für die Jahre 2024 bis 2028 Investitionen von mehr als 2 Mrd € in die Elektromobilität geplant. Im Gegenzug werden die Ausgaben in die Verbrennertechnologie zurückgefahren.

Um den Wandel hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem zu erleichtern, sind der Investitionsbedarf in Zukunftstechnologien und die digitale Vernetzung von zentraler Bedeutung. Dies wird u. a. durch die Einführung eines digitalen Cockpits, dem „Smart Dash“, in Scania-Fahrzeugen unterstrichen.

Schwerpunkte der Forschung und Entwicklung bei Scania im Jahr 2023 waren die Elektrifizierung, die Erfüllung zukünftiger Emissionsgesetzgebungen und anderer gesetzlicher Anforderungen sowie die Entwicklung des TRATON-Baukastensystems. Darüber hinaus investierte Scania in China in die Etablierung einer Forschungs- und Entwicklungsabteilung. Künftig sollen gezielter Fahrzeuge angeboten werden können, die speziell auf die chinesischen Marktbedingungen und Kundenanforderungen zugeschnitten sind.

Ein weiteres Beispiel für die Zukunftsorientierung sind die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie die darauf aufbauenden Investitionen durch MAN Truck & Bus im Bereich Batterietechnologie. Die Sachinvestitionen bilden zugleich den Startschuss für die Massenproduktion von Hochvoltbatterien am Standort Nürnberg. Auf der neuen Produktionsanlage, deren Spatenstich im Herbst 2023 erfolgte, wird die Fertigung nunmehr schrittweise hochgefahren, um ab Anfang 2025 die Batterien in Großserie zu fertigen. Die MAN-Batteriepacks sind bereits erfolgreich in batterieelektrischen Nutzfahrzeugen von MAN im Einsatz. Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen werden mit kunden- und anwendungsspezifischen Lösungen bedient.

Die positiven Entwicklungen der TRATON-Marken bei Megatrends wie dem autonomen Fahren finden auch beim Fachpublikum Beachtung. So wurde MAN für zwei Forschungsprojekte im Bereich des autonomen Fahrens der renommierte Zukunftspreis Truck Innovation Award 2024 verliehen. Dies unterstreicht das Engagement für Innovation von der Idee bis hin zur Umsetzung über entsprechende Investitionen in transformative Projekte, den autonomen Verkehr und die Verkehrssicherheit.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben von Navistar im Jahr 2023 stiegen hauptsächlich durch Investitionen in die Elektrifizierung und in autonomes Fahren.

In Südamerika hat VWTB 2023 im Zuge der Transformation der TRATON GROUP hauptsächlich in Projekte investiert, deren gesetzliche Anforderungen im Berichtsjahr in Kraft getreten sind. Zusätzlich hat VWTB sowohl die Investitionen in die Elektromobilität erhöht als auch diverse Bestimmungen für Elektromobilität umgesetzt.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG TRATON OPERATIONS IN ZAHLEN

in Mio €	2023	2022	Veränderung
Primäre F&E-Kosten TRATON Operations	2.170	1.892	278
davon aktivierte Entwicklungskosten	687	604	83
Aktivierungsquote (in %)	31,7	32,0	-0,3 ppt.
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	423	379	44
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.906	1.666	240
Umsatzerlöse TRATON Operations	45.736	39.554	6.183
Primäre F&E-Kosten TRATON Operations	2.170	1.892	278
F&E-Quote (in %)	4,7	4,8	-0,0 ppt.
F&E-Mitarbeiter (Stand 31.12.)	9.993	10.123	-130

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 über einen Zeitraum von fünf Jahren erstellt wird. Die Planungsinhalte sind der langfristige Absatzplan, das Produktprogramm sowie die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte. Die finanzielle Mittelfristplanung der TRATON GROUP umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen.

Aus der Mittelfristplanung wird das erste 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 revolvierend detaillierte Voraus-schätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr erstellt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung stehen Maßnahmen zur kurzfristigen Anpassung der laufenden

Geschäftstätigkeit. Gleichzeitig dient die aktuelle Vorausschätzung somit als ständiges mögliches Korrektiv für die folgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

Leistungsindikatoren der TRATON GROUP

Für das Geschäftsjahr 2023 waren die folgenden bedeutsamsten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren für die TRATON GROUP und TRATON Operations definiert:

- Absatz
- Umsatz
- Operative Rendite (bereinigt)
- Kapitalrendite (ROI) TRATON Operations
- Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten TRATON Operations
- Sachinvestitionen TRATON Operations
- Netto-Cashflow TRATON Operations

Für das Segment TRATON Financial Services wird die bisher bereits als weiterer Leistungsindikator angegebene Eigenkapitalrendite ab dem Geschäftsjahr 2024 zu einem der bedeutsamsten Leistungsindikatoren im Sinne des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 20. Es handelt sich dabei um eine branchenübliche Kennzahl zur Messung der Kapitalrendite von Finanzdienstleistungseinheiten.

Absatz

Der Absatz stellt die Anzahl an Fahrzeugen dar, die Scania, MAN, Navistar und VWTB verkaufen. Er spiegelt die Nachfrage nach unseren Produkten wider und ist maßgeblich für die Entwicklung des Umsatzes.

Umsatz

Das gesetzte Wachstumsziel stellt auf einen steigenden Umsatz ab. Primär gestützt auf den Absatz spiegelt der Umsatz unseren Markterfolg in finanziellen Zahlen wider. Auch ein starkes Vehicle-Services-Geschäft, die Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen sowie die Finanzdienstleistungen tragen zum Unternehmenswachstum bei.

Operative Rendite (bereinigt)

Die Operative Rendite (bereinigt) ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis (bereinigt) zum Umsatz und drückt den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmertätigkeit unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes aus. Die Operative Rendite (bereinigt) misst und reflektiert die Profitabilität der TRATON GROUP.

Für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses werden Bereinigungen berücksichtigt. Die Bereinigungen auf das Operative Ergebnis 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 sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP.

Kapitalrendite (Return on Investment bzw. ROI)

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 (ROI) den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung erzielt.

In die Berechnung der Kapitalrendite (ROI) fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Zusätzlich zum Operativen Ergebnis von TRATON Operations werden das Operative Ergebnis der TRATON-Holding, Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und der TRATON-Holding sowie Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen bezogen auf TRATON Operations berücksichtigt. Darauf wird pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% angewendet. 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. Eine Berechnung erfolgt nur auf Jahresbasis.

Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten von TRATON Operations enthalten sowohl die aktivierten Entwicklungskosten als auch die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten. Sie umfassen Ausgaben von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte und Dienstleistungen.

Sachinvestitionen

Die Sachinvestitionen von TRATON Operations 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.

Netto-Cashflow

Der Netto-Cashflow im Geschäftsfeld TRATON Operations setzt sich aus dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit und dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts zusammen und gibt den in der Periode erwirtschafteten Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft an.

Eigenkapitalrendite

Für das Geschäftsfeld TRATON Financial Services gibt die Eigenkapitalrendite die Rentabilität des eingesetzten Kapitals an. Sie berechnet sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Steuern zum durchschnittlichen Eigenkapital. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Eigenkapital zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Bei unterjähriger Ermittlung wird das Ergebnis vor Steuern der jeweiligen Periode linear auf das Geschäftsjahr hochgerechnet.

Neben den bedeutsamsten Leistungsindikatoren sind folgende weitere Leistungsindikatoren für die TRATON GROUP bzw. einzelne Geschäftsfelder oder Segmente definiert:

Operatives Ergebnis (bereinigt)

Das Operative Ergebnis (bereinigt) wird für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses durch Berücksichtigung von Bereinigungen auf das Operative Ergebnis ermittelt. Diese 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 sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP.

Nettoliquidität/-verschuldung

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

Nettoverschuldungsgrad

Der Nettoverschuldungsgrad wird durch Division der Nettoliquidität/-verschuldung durch das EBITDA (bereinigt) der letzten zwölf Monate berechnet und wird für TRATON Operations inklusive Corporate Items ermittelt.

EBITDA (bereinigt)

Das EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) gibt die betriebliche Leistung 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 EBITDA (bereinigt) insbesondere als Leistungsindikator für unternehmensübergreifende Vergleiche herangezogen. Die Bereinigungen im Operativen Ergebnis werden ebenso berücksichtigt, um das EBITDA (bereinigt) zu ermitteln. Das EBITDA (bereinigt) wird für TRATON Operations inklusive Corporate Items ermittelt, da es in die Ermittlung des Nettoverschuldungsgrades für TRATON Operations inklusive Corporate Items einfließt. Das bisher enger definierte EBITDA (bereinigt) für TRATON Operations wird nicht mehr berichtet.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital an. Für die Geschäftsfelder TRATON Operations und TRATON Financial Services wird sie aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds ermittelt.

Im Geschäftsbericht zusätzlich genannte, in diesem Kapitel jedoch nicht aufgeführte Kennzahlen, werden unter „**Weitere Informationen – Definitionen**“ definiert.

Wirtschaftsbericht

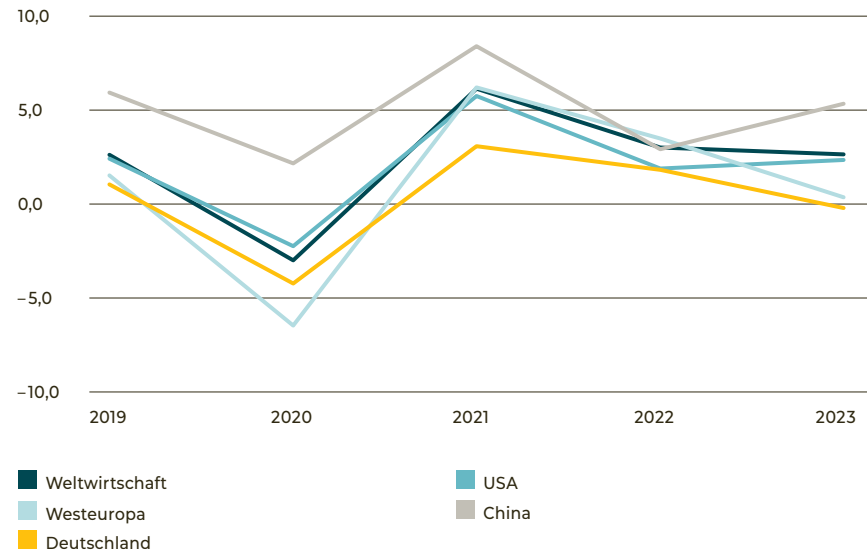
1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Entwicklung der Weltwirtschaft

Der Krieg in der Ukraine hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energieexporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Die daraus resultierende Verknappung des Angebots führte insbesondere 2022 zu steigenden Preisen an den Energie- und Rohstoffmärkten, die infolge der schwächer werdenden globalen Wirtschaftsdynamik im Berichtsjahr 2023 zwar rückläufig waren, aber zum Teil weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau liegen. Zudem birgt unter anderem die Lohnentwicklung an den überhitzten Arbeitsmärkten die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Kriegs in der Ukraine weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität in 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2023 insgesamt ein positives Wachstum von 2,7% (3,1%). Die abnehmende Dynamik gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit der erhöhten Inflation von den Notenbanken mit einer restriktiven Geldpolitik, im Wesentlichen durch steigende Zinsen und Abbau der Anleihebestände, entgegengewirkt werden musste und so den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit negativ beeinflusste. Andererseits war entscheidend, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Kriegs in der Ukraine betroffen waren. Die Preise für Energie und viele sonstige Rohstoffe waren gegenüber dem Vorjahr rückläufig, die Engpässe von Vorprodukten und Rohstoffen haben sich etwas entspannt. Der weltweite nominale Güterhandel nahm im Berichtsjahr ab.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2023 mit 0,4% (3,5%) insgesamt ein positives, aber geringes Wachstum. Diese Entwicklung war bei vielen nord- und südeuropäischen Staaten zu beobachten. Gründe dafür waren vor allem die zwischenzeitlich zum Teil deutlich erhöhten Energie- und Rohstoffpreise, welche die Inflationsraten im Vorjahr erheblich ansteigen ließen und so negativ auf die Stimmung der Konsumenten wirkten. Auch die Stimmung der Unternehmen verschlechterte sich im Durchschnitt über alle Sektoren hinweg. Zudem beeinträchtigten die restriktiven geldpolitischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation sowohl den privaten Konsum als auch die Investitionstätigkeit.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtsjahr ein reales Wachstum des absoluten Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,6 % (1,1%) auf. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber weniger dynamischen Rate von 1,7 % (4,5%) wuchs, stieg das BIP in der Region Osteuropa im Jahr 2023 erstmals seit Beginn des Kriegs in der Ukraine mit einer Wachstumsrate von 3,6 % (- 2,8%) gegenüber dem Vorjahr wieder an. Die Inflationsraten waren im Berichtsjahr in der Gesamtregion Zentral- und Osteuropa durchschnittlich rückläufig, aber weiter auf hohem Niveau.

In der Türkei wuchs die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2023 um 3,8 % (5,3%), bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit 0,6 % (1,9%) eine leichte Zunahme des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung registrierte im Berichtsjahr mit - 0,2 % (1,9%) eine negative Wachstumsrate. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten in 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem im Jahresdurchschnitt, blieben aber verhältnismäßig hoch.

Nordamerika

Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung wuchs innerhalb des Berichtsjahres um 2,4 % (1,9%). Aufgrund der hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Berichtsjahres viermal angehoben. Die Arbeitslosenquote bewegte sich im Berichtsjahr weiter auf einem niedrigen Niveau. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um 1,1 % (3,8%) und in Mexiko um 3,3 % (3,9%).

Südamerika

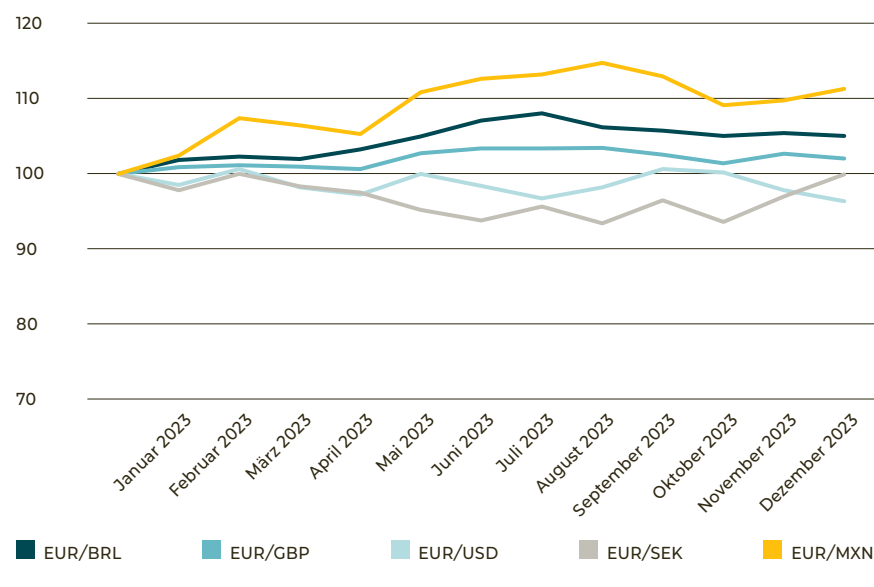
Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte im Jahr 2023 einen Anstieg des BIP von 3,0 % (3,1%). Argentinien verzeichnete eine negative Wirtschaftsentwicklung mit einem Rückgang des BIP von - 1,7 % (5,0%) gegenüber dem Vorjahr bei sehr hoher Inflation und fortlaufender Abwertung der lokalen Währung.

Asien/Pazifik

Die chinesische Wirtschaftsleistung wuchs im Berichtsjahr mit 5,4 % (3,0%) stärker als im Vorjahr, positiv beeinflusst durch die Aufhebung der Null-COVID-Strategie durch die chinesische Regierung.

2. Wechselkurse

WESENTLICHE FREMDWÄHRUNGEN TRATON 2023



	Jahresmittelkurs		Jahresendkurs	
	2023	2022	2023	2022
BRL/EUR	5,4031	5,4444	5,3750	5,6444
GBP/EUR	0,8700	0,8526	0,8691	0,8868
USD/EUR	1,0817	1,0541	1,1077	1,0677
SEK/EUR	11,4716	10,6278	11,0874	11,0787
MXN/EUR	19,1958	21,2121	18,7689	20,8879

Im Jahr 2023 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar leicht auf, nachdem der Euro im Vorjahr aufgrund hoher Unsicherheit der globalen wirtschaftlichen Entwicklung vergleichsweise schwach war. Auch gegenüber der schwedischen Krone und dem britischen Pfund wertete der Euro im Jahresdurchschnitt leicht auf. Gegenüber dem brasilianischen Real blieb der Wert des Euro im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert.

3. Marktumfeld

Die bedeutsamsten Lkw-Märkte (>6 t) der TRATON GROUP sind die Regionen EU27+3 (definiert als die EU27-Länder exklusive Malta, inklusive Großbritannien, Norwegen und Schweiz) und Nordamerika (d. h. USA, Kanada und Mexiko) sowie Brasilien, Südafrika und die Türkei. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1-8 unterteilt. Der für Navistar relevante Markt besteht aus dem Segment Class 6-8. Dies entspricht ungefähr einer Gewichtsklasse >9 t (Class 6: ca. 9 bis 12 t, Class 7: ca. 12 bis 15 t und Class 8: >15 t).

Im Jahr 2023 zeigte sich weltweit in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe ein spürbares Wachstum. Ein wesentlicher Grund dafür war die weltweite Entspannung der Lieferketten. Nachdem massive Engpässe im Vorjahr zu globalen Störungen in der Lkw-Produktion und gleichzeitig zu hohen, aufgestauten Auftragsbeständen geführt hatten, konnten diese im Jahr 2023 bei vielen Herstellern sukzessive über deutliche Absatzsteigerungen reduziert werden.

Die Lkw-Neuzulassungen in der Region EU27+3 lagen im Geschäftsjahr 2023 erheblich über dem Vorjahresniveau. Wachstum war in nahezu allen Lkw-Märkten der Region zu sehen, wenngleich in unterschiedlich starker Ausprägung. In Westeuropa zeigten Großbritannien, Italien und Frankreich deutliches Wachstum, während die Lkw-Märkte in Spanien und Deutschland sogar stark zulegten. Einige EU-Länder Osteuropas waren durch eine leichte bis starke Erholung im Vergleich zum Vorjahr gekennzeichnet. Die Länder Polen, Bulgarien und Litauen erreichten neue historische Höchststände. Estland verzeichnete als einziges EU-Land einen moderaten Rückgang gegenüber dem Vorjahresniveau.

In der Türkei lag der Lkw-Markt erheblich über dem Vorjahr. Der brasilianische Markt hingegen geriet durch die Einführung einer neuen Abgasnorm Anfang des Jahres 2023 unter Druck und blieb auch ganzjährig erheblich unter dem Vorjahresniveau. Die Lkw-Neuzulassungen in Nordamerika lagen spürbar über dem Vorjahr. Auch in Südafrika wurde ein spürbarer Anstieg verzeichnet.

Die bedeutsamsten Bus-Märkte des Unternehmens sind die Region EU27+3, das Schulbus-Segment in Nordamerika sowie Brasilien. Diese Märkte sind gegenüber dem Vorjahresniveau stark gewachsen. In der Region EU27+3 übertrafen die Bus-Neuzulassungen im Geschäftsjahr 2023 das Vorjahresniveau erheblich, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Der brasilianische Bus-Markt verzeichnete ebenfalls ein erhebliches Wachstum. Der nordamerikanische Schulbus-Markt in USA/Kanada hat sich im Vorjahresvergleich stark erholt.

4. Ertragslage

Auftragseingang und Absatz

AURTRAGSEINGANG UND ABSATZ TRATON OPERATIONS NACH LÄNDERN

in Einheiten	Auftragseingang			Absatz		
	2023	2022	Veränderung	2023	2022	Veränderung
Gesamt	264.798	334.583	- 21 %	338.183	305.485	11 %
davon vollelektrische Fahrzeuge	2.430	2.366	3 %	2.107	1.740	21 %
BEV-Absatz-Quote (ohne MAN TGE, in %)	-	-	-	0,6	0,4	0,2 ppt.
Lkw	210.617	274.299	- 23 %	281.290	254.300	11 %
EU27+3	82.559	111.833	-26 %	123.516	89.060	39 %
davon Deutschland	19.056	29.650	-36 %	33.073	21.281	55 %
Nordamerika	53.213	72.864	-27 %	78.288	68.897	14 %
davon USA/Kanada	42.357	63.517	-33 %	66.961	59.840	12 %
davon Mexiko	10.856	9.347	16 %	11.327	9.057	25 %
Südamerika	47.221	60.570	-22 %	46.083	68.211	-32 %
davon Brasilien	40.460	47.923	-16 %	36.671	53.704	-32 %
Rest der Welt	27.624	29.032	-5 %	33.403	28.132	19 %
Busse	29.808	32.274	- 8 %	30.266	29.601	2 %
EU27+3	6.736	6.152	9 %	6.306	5.036	25 %
davon Deutschland	1.650	1.652	0 %	1.723	1.262	37 %
Nordamerika	13.975	15.061	-7 %	15.152	13.931	9 %
davon USA/Kanada	10.268	12.835	-20 %	12.001	11.857	1 %
davon Mexiko	3.707	2.226	67 %	3.151	2.074	52 %
Südamerika	6.265	8.361	-25 %	6.247	7.941	-21 %
davon Brasilien	4.829	6.427	-25 %	4.907	5.926	-17 %
Rest der Welt	2.832	2.700	5 %	2.561	2.693	-5 %
MAN TGE	24.373	28.010	- 13 %	26.627	21.584	23 %
EU27+3	23.970	27.519	-13 %	25.889	21.424	21 %
davon Deutschland	7.849	12.098	-35 %	8.914	9.080	-2 %

Die TRATON GROUP verzeichnete nach sehr hohen Auftragseingängen im Jahr 2022 einen starken Rückgang im Jahr 2023. Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die erschwerten Finanzierungsbedingungen führten insbesondere in Europa zu einer Normalisierung der Nachfrage. In Nordamerika lagen die Auftragseingänge stark unter Vorjahr, im Wesentlichen aufgrund einer mit Blick auf den sehr hohen Auftragsbestand begrenzten Auftragsannahme. In Südamerika lag der Auftragseingang ebenfalls beträchtlich unter dem hohen Vergleichswert. Im Vorjahr kam es in Brasilien zu Vorzieheffekten im Zusammenhang mit der ab Jahresbeginn 2023 gültigen, verschärften Abgasnorm P-8.

Der Absatz konnte im Berichtszeitraum aufgrund des sehr hohen Auftragsbestands, einer zunehmenden Stabilisierung der Lieferketten und eines gestiegenen Produktionsvolumens deutlich gesteigert werden. Die neueingeführte Abgasnorm in Brasilien führte zu einer geringeren Kundennachfrage und entsprechend rückläufigen Lkw-Absatzzahlen in Südamerika.

Das Verhältnis von Auftragseingang zu Absatz (Book-to-bill Ratio) betrug im Berichtszeitraum 0,8 (1,1). Der Absatz lag somit über dem Auftragseingang, wodurch der Auftragsbestand zwar sank, sich aber weiterhin auf einem hohen Niveau befindet.

Im Berichtszeitraum wurden 381 (605) vollelektrische Lkw, 1.411 (449) vollelektrische Busse und 315 (686) MAN eTGE abgesetzt. Zusätzlich wurden 118 (57) Hybrid-Lkw, 284 (83) Hybrid-Busse abgesetzt.

Umsatz

UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN

in Mio €	2023	2022	Veränderung
TRATON GROUP	46.872	40.335	16 %
TRATON Operations	45.736	39.554	16 %
Neufahrzeuge	31.224	25.542	22 %
Vehicle-Services-Geschäft ¹	8.693	8.522	2 %
Sonstige	5.819	5.490	6 %
TRATON Financial Services	1.589	1.294	23 %
Corporate Items	-453	-513	-

¹ enthält Originalteile und Werkstattleistungen

Die TRATON GROUP erzielte im Jahr 2023 einen Umsatz von 46,9 Mrd € (40,3 Mrd €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Neufahrzeugabsätze, einen positiven Markt- und Produktmix, eine bessere Preisdurchsetzung sowie ein gestiegenes Vehicle-Services-Geschäft zurückzuführen. Sowohl das Geschäft mit Originalteilen als auch mit Werkstattleistungen verzeichnete dabei einen Zuwachs. Mit einem Anteil von 19 % (21 %) am Gesamtumsatz trug das Vehicle-Services-Geschäft mit 8,7 Mrd € (8,5 Mrd €) wesentlich zum Unternehmenserfolg bei.

Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services von 1,6 Mrd € (1,3 Mrd €) stieg im Vergleich zum Vorjahr stark an. Dieses Wachstum resultierte aus der Ausweitung des Finanzierungsportfolios und höheren Zinseinnahmen u. a. infolge des gestiegenen Zinsniveaus.

Gewinn und Verlust

VERKÜRZTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER TRATON GROUP

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Umsatz	46.872	40.335	45.736	39.554	1.589	1.294	-453	-513
Umsatzkosten	-37.632	-33.482	-36.900	-33.086	-1.060	-794	328	398
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.240	6.853	8.836	6.468	529	500	-125	-115
Vertriebskosten	-3.604	-3.399	-3.175	-2.981	-182	-162	-246	-256
Verwaltungskosten	-1.518	-1.376	-1.334	-1.239	-40	-28	-144	-109
Sonstiges Operatives Ergebnis	-355	-513	-223	-274	-139	-230	8	-9
Operatives Ergebnis	3.763	1.564	4.103	1.973	168	80	-508	-489
Operatives Ergebnis (bereinigt)	4.034	2.071	4.272	2.257	269	303	-508	-489
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,6	5,1	9,3	5,7	17,0	23,5	-	-
Finanzergebnis	-511	-4	626	-40	3	0	-1.140	36
Ergebnis vor Steuern	3.253	1.560	4.730	1.934	171	80	-1.649	-453
Ertragsteuern	-802	-419	-1.019	-326	-91	-86	308	-8
Ergebnis nach Steuern	2.451	1.141	3.710	1.607	81	-6	-1.340	-461

Operatives Ergebnis

Das Bruttoergebnis vom Umsatz der TRATON GROUP konnte überproportional zu den Umsatzerlösen gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Mit 9,2 Mrd € lag das Bruttoergebnis vom Umsatz im Berichtsjahr 2023 um 35 % über dem Vorjahreswert (6,9 Mrd €). Wesentliche Treiber für den Anstieg waren der höhere Absatz sowie eine gestiegene Kapazitätsauslastung aufgrund deutlich gesteigerter Produktionszahlen vor allem im Bereich Lkw. Allerdings waren weiterhin Auswirkungen von Engpässen bei der Zulieferung von wichtigen Komponenten sowie knapper Logistikkapazitäten auf Produktion und Auslieferung spürbar. Im Berichtszeitraum fielen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Bus-Geschäfts bei Scania Vehicles & Services von 80 Mio € an, wovon 53 Mio € die Wertminderungen von aktivierten Entwicklungskosten und Sachanlagen betrafen. Das Vorjahr war wesentlich beeinflusst durch den Krieg in der Ukraine, der u. a. zu massiven Versorgungslücken bei Lkw-Kabelsträngen bei MAN Truck & Bus geführt hatte.

Die Bruttomarge der TRATON GROUP konnte um 2,7 Prozentpunkte auf 19,7 % (17,0 %) und bei TRATON Operations um 3,0 Prozentpunkte auf 19,3 % (16,4 %) gesteigert werden. Die Verbesserung im Vergleich zu den Vorjahresniveaus ist im Wesentlichen auf eine höhere Auslastung in der Produktion sowie auf höhere Fahrzeugauslieferungen und damit einhergehende Fixkostendegressionseffekte im Geschäftsfeld TRATON Operations zurückzuführen. Die deutlich gestiegenen Kosten für Energie, Rohstoffe und sonstige Zulieferteile konnten mit Preiserhöhungen am Markt kompensiert werden.

Die Vertriebskosten der TRATON GROUP lagen mit 3,6 Mrd € um 205 Mio € über dem Vorjahresniveau (3,4 Mrd €). Der Anstieg geht vor allem auf erhöhte Kosten wie Ausgangsfrachten zurück, die in direktem Zusammenhang mit den gesteigerten Fahrzeugauslieferungen stehen, sowie auf inflationsbedingte Kostensteigerungen.

Die Verwaltungskosten lagen mit 1,5 Mrd € um 142 Mio € über dem Wert im Vorjahreszeitraum (1,4 Mrd €). Wesentlicher Treiber waren inflationsbedingte Kostensteigerungen. Der Vertriebs- und Verwaltungskostensatz konnte trotz der Kostensteigerungen um 0,9 Prozentpunkte auf 10,9 % (11,8 %) verbessert werden.

Das Sonstige Operative Ergebnis lag mit –355 Mio € um 158 Mio € über dem Vorjahresniveau (–513 Mio €). Die Verbesserung war wesentlich bedingt durch den Wegfall von Belastungen im Vorjahr von 477 Mio €, die in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine entstanden waren. Gegenläufig wirkte im aktuellen Berichtsjahr insbesondere

ein negatives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus Währungsumrechnungseffekten von 102 Mio €, das auf Scania Finance Russland entfiel und mit der Veräußerung in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wurde. Darüber hinaus belasteten höhere Aufwendungen von 89 Mio € für zivilrechtliche Klagen gegen Scania und MAN im Zusammenhang mit den EU-Truck-Cases in einzelnen Ländern.

Das Operative Ergebnis der TRATON GROUP konnte sehr deutlich um 2,2 Mrd € gegenüber dem Wert im Vorjahr auf 3,8 Mrd € (1,6 Mrd €) gesteigert werden.

Operatives Ergebnis (bereinigt)

Bereinigungen (in Mio €)	2023	2022
Scania Vehicles & Services	102	140
davon Rechtsverfahren und damit verbundene Maßnahmen	22	17
davon im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine	-	123
davon Restrukturierungsmaßnahmen	80	-
MAN Truck & Bus	67	143
davon Rechtsverfahren und damit verbundene Maßnahmen	67	-
davon im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine	-	130
davon Restrukturierungsmaßnahmen	-	13
TRATON Operations	169	283
TRATON Financial Services	102	224
TRATON GROUP	271	507

Das Operative Ergebnis (bereinigt) betrug im Berichtszeitraum 4,0 Mrd € und lag um 2,0 Mrd € über Vorjahresniveau (2,1 Mrd €). Im Geschäftsjahr 2023 betrug die Bereinigungen bei TRATON Operations 169 Mio €. Darin enthalten waren Aufwendungen von 89 Mio € im Zusammenhang mit den zivilrechtlichen Klagen gegen Scania und MAN infolge der EU-Truck-Cases. Diese wurden infolge der aktualisierten Neubewertung der Risiken im Berichtsjahr 2023 erfasst. Zudem umfassten die Bereinigungen 80 Mio € im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Scania-Bus-Geschäfts. Bei TRATON Financial Services betrug die Bereinigungen 102 Mio €. Diese umfassten die Umgliederung des negativen Kumulierten Sonstigen Ergebnisses aus Währungsumrechnungseffekten von Scania Finance Russland in die Gewinn- und Verlustrechnung.

Im Vorjahreszeitraum umfassten die Bereinigungen von 507 Mio € sowohl Wertberichtigungen auf Forderungen bei TRATON Financial Services (224 Mio €) als auch Wertberichtigungen und sonstige Aufwendungen bei TRATON Operations (253 Mio €), die in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine entstanden sind. Darüber hinaus wurden bei TRATON Operations im Vorjahr Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren (17 Mio €) sowie im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus (13 Mio €) bereinigt.

Die Operative Rendite (bereinigt) der TRATON GROUP konnte um 3,5 Prozentpunkte auf 8,6% (5,1%) gesteigert werden. Bei TRATON Operations betrug die Steigerung der Operativen Rendite (bereinigt) 3,6 Prozentpunkte auf 9,3% (5,7%). TRATON Financial Services verzeichnete einen Rückgang der Operativen Rendite (bereinigt) um 6,5 Prozentpunkte auf 17,0% (23,5%).

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis der TRATON GROUP betrug –511 Mio € und lag um 507 Mio € unter dem Vorjahreswert (–4 Mio €). Der Rückgang ist zum einen auf das allgemein gestiegene Zinsniveau und damit verbundene höhere Zinsaufwendungen zurückzuführen. Zum anderen wirkten negative Bewertungseffekte aus Finanzinstrumenten. Aus der Anpassung der Beteiligungsstruktur des Finanzdienstleistungsgeschäfts resultierte im 2. Quartal 2023 ein Ertrag von 971 Mio € im Geschäftsfeld TRATON Operations. Dieser Effekt wurde auf Ebene der TRATON GROUP eliminiert.

Steuern

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag beliefen sich im Jahr 2023 auf –802 Mio € (–419 Mio €). Dies entspricht einer Steuerquote von 25% (27%). Die Quote lag damit unterhalb des nominellen Konzernsteuersatzes und des Vorjahreswerts, im Wesentlichen aufgrund entlastender Effekte aus Verlustvorträgen aus Vorjahren, für die erstmals latente Steuern angesetzt wurden.

Ergebnis nach Steuern

Das Ergebnis nach Steuern verbesserte sich im Berichtsjahr auf 2,5 Mrd € (1,1 Mrd €). Daraus ergab sich ein Ergebnis je Aktie von 4,90 € (2,28 €). Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Aktienanzahl von 500 Mio Stück zugrunde gelegt.

Segmente der TRATON GROUP

Scania Vehicles & Services

	2023	2022	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	84.080	82.071	2%
Absatz (in Einheiten)	96.727	85.232	13%
davon Lkw	91.652	80.238	14%
davon Busse	5.075	4.994	2%
Book-to-bill Ratio	0,87	0,96	–0,09
Umsatz (in Mio €)	17.878	15.316	17%
Neufahrzeuge	11.672	9.580	22%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	3.700	3.426	8%
Sonstige	2.505	2.311	8%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	2.266	1.315	951
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	12,7	8,6	4,1 ppt.

¹ enthält Originalteile und Werkstattleistungen

Scania Vehicles & Services verzeichnete 2023 einen leichten Anstieg beim Auftragszugang mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf Basis des hohen Auftragsbestands, sich stabilisierender Lieferketten und des deutlich gestiegenen Produktionsvolumens konnte der Absatz deutlich gesteigert werden.

Gegenüber dem Vorjahr konnte Scania Vehicles & Services den Umsatz um 17% auf 17,9 Mrd € (15,3 Mrd €) steigern. Dieses Wachstum ist im Wesentlichen auf das gestiegene Neufahrzeug-Geschäft zurückzuführen. Neben dem volumenbedingten Umsatzanstieg wirkten sich insbesondere im Lkw-Geschäft ein vorteilhafter Markt- und Produktmix sowie eine bessere Preisdurchsetzung positiv auf den Umsatz und das Operative Ergebnis (bereinigt) aus. Das Vehicle-Services-Geschäft konnte ebenfalls durch einen Volumenanstieg und verbesserte Margen zur positiven Gesamtentwicklung beitragen. Gegenläufig wirkten Belastungen aus gestiegenen Material- und Rohstoffpreisen, höhere Sachkosten und gestiegene Personalkosten, die im Wesentlichen auf den Ausbau des Vehicle-Services-Geschäft zurückzuführen sind. Außerdem wirkten höhere Ausgaben im Bereich Elektromobilität belastend.

MAN Truck & Bus

	2023	2022	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	86.783	109.717	-21%
Absatz (in Einheiten)	116.033	84.513	37%
davon Lkw	83.703	58.123	44%
davon Busse	5.703	4.806	19%
davon MAN TGE	26.627	21.584	23%
Book-to-bill Ratio	0,75	1,30	-0,55
Umsatz (in Mio €)	14.811	11.331	31%
Neufahrzeuge	9.527	6.317	51%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	2.808	2.603	8%
Sonstige	2.476	2.411	3%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.075	139	935
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	7,3	1,2	6,0 ppt.

1 enthält Originalteile und Werkstattleistungen

MAN Truck & Bus verzeichnete im Berichtszeitraum einen Rückgang beim Auftragseingang, der auf konjunkturelle Unsicherheiten vor allem im europäischen Markt zurückzuführen war. Auf Basis des hohen Auftragsbestands konnte der Absatz als Folge der allmählichen Stabilisierung der Lieferketten und des dadurch stark gestiegenen Produktionsvolumens sehr stark gesteigert werden. Im Vorjahreszeitraum war der Absatz durch einen sechswöchigen Produktionsstopp in einigen Werken beeinträchtigt.

MAN Truck & Bus erwirtschaftete einen Umsatz von 14,8 Mrd € (11,3 Mrd €), der um 31% über dem Vorjahr lag. Dieses Wachstum ist im Wesentlichen auf höhere Neufahrzeugabsätze zurückzuführen. Das Vehicle-Services- und das Motoren-Geschäft trugen ebenfalls positiv dazu bei.

Neben dem volumenbedingten Umsatzanstieg wurde das Operative Ergebnis (bereinigt) positiv beeinflusst durch eine bessere Preisdurchsetzung bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, verbesserte Margen im Vehicle-Services-Geschäft sowie Kosteneffizienzmaßnahmen wie die Neuausrichtung im Geschäftsbereich Bus. Belastet wurde das Operative Ergebnis (bereinigt) durch gestiegene Material- und Energiepreise sowie höhere Personal-

kosten u. a. im Zusammenhang mit der global gestiegenen Inflation und einhergehenden Lohnanpassungen. Im Vorjahr war das Operative Ergebnis (bereinigt) durch Produktionsstopps in einigen Werken erheblich belastet.

Navistar Sales & Services

	2023	2022	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	60.932	86.019	-29%
Absatz (in Einheiten)	88.890	81.892	9%
davon Lkw	75.532	69.073	9%
davon Busse	13.358	12.819	4%
Book-to-bill Ratio	0,69	1,05	-0,36
Umsatz (in Mio €)	11.042	10.501	5%
Neufahrzeuge	7.859	6.861	15%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	2.045	2.394	-15%
Sonstige	1.138	1.247	-9%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	734	502	232
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,6	4,8	1,9 ppt.

1 enthält Originalteile

Navistar Sales & Services verzeichnete 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen rückläufigen Auftragseingang, da ein Großteil der Bestellungen für 2023 bereits 2022 eingegangen ist. Neue Aufträge für 2024 konnten aufgrund des hohen Auftragsbestands nur begrenzt entgegengenommen werden. Auf Basis des weiterhin hohen Bestands an Aufträgen und des deutlich höheren Produktionsvolumens konnte der Absatz spürbar gesteigert werden.

Im Berichtszeitraum erzielte Navistar Sales & Services einen Umsatz von 11,0 Mrd € (10,5 Mrd €), der 5% über dem Vorjahresniveau lag. Dieser Anstieg ist auf das Neufahrzeug-Geschäft zurückzuführen. Durch den im Jahr 2022 vollzogenen Verkauf des brasilianischen Motorenwerks International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) und dem damit einhergehenden Wegfall des dazugehörigen Originalteile- und Motoren-Geschäfts lag das Vehicle-Services-Geschäft und der Sonstige Umsatz unter dem Vorjahr. Bereinigt um diesen Effekt hätte Navistar Sales & Services nur einen leichten Rückgang im Vehicle-Services-Geschäft verzeichnet, jedoch einen erheblichen Anstieg im Sonstigen Umsatz.

Navistar Sales & Services erzielte ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von 734 Mio € (502 Mio €). Neben der volumenbedingten Umsatzsteigerung wirkten sich ein vorteilhafter Produkt- und Kundenmix sowie eine verbesserte Preisdurchsetzung positiv aus. Gegenläufig wirkten anhaltende Lieferengpässe sowie höhere Aufwände für Gewährleistungen.

Volkswagen Truck & Bus (VWTB)

	2023	2022	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	33.739	57.042	- 41%
Absatz (in Einheiten)	37.203	54.136	- 31%
davon Lkw	30.953	47.074	-34%
davon Busse	6.250	7.062	-11%
Book-to-bill Ratio	0,91	1,05	-0,15
Umsatz (in Mio €)	2.477	2.952	-16%
Neufahrzeuge	2.258	2.801	-19%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	165	131	26%
Sonstige	53	20	168%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	217	309	-91
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,8	10,5	-1,7 ppt.

¹ enthält Originalteile und Werkstatteleistungen

Volkswagen Truck & Bus erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz von 2,5 Mrd € (3,0 Mrd €). Das entspricht einem Rückgang von 16% im Vergleich zum Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den niedrigeren Lkw-Absatz aufgrund der neuen Emissionsnorm P-8 zurückzuführen, die seit Januar 2023 in Brasilien in Kraft ist. Das Operative Ergebnis (bereinigt) ging um 91 Mio € auf 217 Mio € zurück.

Zusätzlich zum volumenbedingten Umsatzrückgang wirkten sich gestiegene Material- und Vertriebskosten negativ auf das Operative Ergebnis (bereinigt) aus. Diese Effekte konnten durch eine verbesserte Produktpositionierung und Preisdurchsetzung teilweise kompensiert werden.

TRATON Financial Services

	2023	2022	Veränderung
Umsatz (in Mio €)	1.589	1.294	23%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	269	303	-34
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	17,0	23,5	-6,5 ppt.
Eigenkapitalrendite (in %)	8,4	4,0	4,5 ppt.

TRATON Financial Services erzielte im Jahr 2023 einen Umsatz von 1,6 Mrd € (1,3 Mrd €). Dieses Wachstum ist im Wesentlichen auf die Ausweitung des Finanzierungsportfolios sowie auf höhere Zinseinnahmen, infolge des gestiegenen Zinsniveaus, zurückzuführen. TRATON Financial Services erzielte ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von 269 Mio € (303 Mio €). Die Operative Rendite (bereinigt) lag mit 17,0% (23,5%) im Wesentlichen aufgrund einer geringeren Zinsmarge unter dem Vorjahreswert.

Die Eigenkapitalrendite von TRATON Financial Services lag im Berichtszeitraum mit 8,4% über dem Wert des Vorjahres (4,0%), im Wesentlichen aufgrund eines negativen Ergebniseffektes im Jahr 2022 von 224 Mio €, der in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine stand.

5. 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 externen und internen 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
- sichere Abwicklung der Finanztransaktionen und des Zahlungsverkehrs sowie Bündelung der Konzernliquidität

Finanzierungsstrategie

Unser Anspruch ist es, den laufenden Investitionsbedarf des Geschäftsfelds TRATON Operations inklusive Corporate Items aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Deswegen sollte dieser Bereich 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. Im Geschäftsfeld TRATON Financial Services stellen wir eine laufzeitengerechte Finanzierung der geleasteten oder finanzierten Anlagegüter sicher.

Grundsätzlich soll die Kapitalstruktur des Geschäftsfelds TRATON Operations inklusive Corporate Items einer soliden Investment-Grade-Einstufung entsprechen. Ein wesentlicher Leistungsindikator ist in diesem Zusammenhang der Nettoverschuldungsgrad, d. h. das Verhältnis aus Nettoliquidität/-verschuldung und EBITDA (bereinigt). 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 Baa2 (stabiler Ausblick) und S&P die Ratingeinstufung BBB (stabiler Ausblick). Beide Einstufungen liegen im Investment-Grade-Bereich.

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.

Liquidität

Die TRATON GROUP strebt an, im Geschäftsfeld TRATON Operations eine angemessene verfügbare Liquidität aus dem Netto-Cashflow zu erwirtschaften. Neben dem Fremdkapitalmarktzugang von TRATON wird die Liquidität u. a. durch die syndizierte revolvingende Kreditlinie sowie Kreditlinien der Volkswagen AG und Banken ergänzt, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können.

Laufzeitenprofil

Die TRATON GROUP strebt 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 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

TRATON unterhält ein angemessenes Risikomanagementsystem, einschließlich Finanzinstrumenten, wie Derivate, um die Finanzrisiken des Konzerns abzudecken, z. B. Wechselkursrisiken oder Rohstoffpreisrisiken. Das Orderbuch und andere Planvolumen werden innerhalb fester Limits zum Teil abgesichert. Rohstoffpreisrisiken werden ebenfalls 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 Geschäftsfeld TRATON Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren, wobei geeignete Methoden für das Risikomanagement angewendet werden.

Finanzierung des Jahres 2023

Die Brutto-Finanzverbindlichkeiten beliefen sich am 31. Dezember 2023 auf 21,7 Mrd € (21,1 Mrd €). Sie bestehen aus 13,4 Mrd € (11,7 Mrd €) Kapitalmarktinstrumenten, 5,9 Mrd € (5,9 Mrd €) Bankfinanzierungen, 1,2 Mrd € (2,2 Mrd €) Darlehen des Volkswagen Konzerns sowie 1,2 Mrd € (1,2 Mrd €) Leasingverbindlichkeiten.

Finanzverbindlichkeiten der TRATON GROUP per 31.12.2023 in Mrd €	Gesamt	Fällig 2024	Fällig 2025	Fällig 2026	Fällig 2027	Fällig 2028	Fällig 2029 oder später
Anleihen	11,7	2,7	4,9	1,7	0,1	0,5	2,0
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	7,9	2,6	3,7	1,5	0,1	0,0	0,0
Commercial Paper	1,0	1,0	-	-	-	-	-
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	1,0	1,0	-	-	-	-	-
Bankverbindlichkeiten	5,9	2,8	0,5	2,0	0,3	0,1	0,2
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	2,3	1,0	0,5	0,4	0,3	0,1	-
Schuldscheindarlehen	0,7	0,4	-	0,3	-	0,0	-
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	-	-	-	-	-	-	-
Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten	1,2	0,7	0,5	-	-	-	-
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	0,9	0,4	0,5	-	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten)	20,5	7,6	5,9	4,0	0,4	0,6	2,2
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	12,1	5,0	4,7	1,9	0,4	0,1	-
Leasingverbindlichkeiten ¹	1,2	-	-	-	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten	21,7						
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	12,1						

¹ Die Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16 *Leasingverhältnisse*) haben folgende Fälligkeitsstruktur:
<1 Jahr: 239 Mio €, 1-5 Jahre: 666 Mio €, >5 Jahre: 275 Mio €.

Finanzverbindlichkeiten der TRATON GROUP per 31.12.2022 in Mrd € ¹	Gesamt	Fällig 2023	Fällig 2024	Fällig 2025	Fällig 2026	Fällig 2027	Fällig 2028 oder später
Anleihen	10,2	2,5	2,6	2,8	0,3	0,1	1,9
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte ²	6,9	1,9	2,6	1,9	0,3	0,1	-
Commercial Paper	0,8	0,8	-	-	-	-	-
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	0,8	0,8	-	-	-	-	-
Bankverbindlichkeiten	5,9	3,2	1,7	0,4	0,2	0,1	0,3
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	2,4	0,8	0,6	0,4	0,2	0,1	0,3
Schuldscheindarlehen	0,7	-	0,4	-	0,3	-	-
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	-	-	-	-	-	-	-
Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten	2,2	1,7	-	0,5	-	-	-
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte ²	0,5	-	-	0,5	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten)	19,9	8,2	4,7	3,7	0,8	0,2	2,2
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	10,6	3,5	3,2	2,8	0,5	0,2	0,3
Leasingverbindlichkeiten ³	1,2	-	-	-	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten	21,1						
davon für Finanzdienstleistungsgeschäfte	10,6						

¹ Die Zuordnung für das Jahr 2022 wurde an die aktuelle Darstellung angepasst.

² Das Vorjahr wurde angepasst.

³ Die Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16 *Leasingverhältnisse*) haben folgende Fälligkeitsstruktur:
<1 Jahr: 240 Mio €, 1-5 Jahre: 640 Mio €, >5 Jahre: 328 Mio €.

Finanzierung der TRATON GROUP

Zum 31. Dezember 2023 bestehen Anleihen von nominal insgesamt 8,3 Mrd € (5,7 Mrd €), die durch das 12,0-Mrd-€-European-Medium-Term-Notes-Programm (EMTN-Programm) der TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (TRATON Finance) begeben wurden und die teilweise über Zinsderivate gesichert sind.

TRATON hat im September 2023 ein Commercial-Paper-Programm (CP-Programm) mit einem Volumen von 2,5 Mrd € aufgesetzt, das zu 999 Mio € für Finanzierungen bei TRATON Financial Services ausgenutzt wird. Mit dem CP-Programm werden kurzfristige Fälligkeiten mit Laufzeiten von bis zu einem Jahr finanziert. TRATON hat sich damit zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen und die Investorenbasis auf der Fremdkapitalseite erweitert. Im Rahmen des CP-Programms hat die TRATON SE zusätzlich zu den bestehenden Langfrist-Ratings kurzfristige Kreditratings von den Ratingagenturen Moody's und S&P erhalten. Das von Moody's zugewiesene P-2 Rating und das von S&P zugewiesene A-2 Rating entspricht den langfristigen Investment-Grade-Ratings der TRATON SE.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft erhöhten sich die Anleihen und Commercial Paper um rund 1,2 Mrd €. Scania setzt ein EMTN-Programm von 5,0 Mrd € (7,0 Mrd €) ein, das per Jahresende 2023 mit 2,3 Mrd € (3,9 Mrd €) in Anspruch genommen wurde. Daneben werden rund 4,8 Mrd € (2,7 Mrd €) aus dem EMTN-Programm von TRATON Finance genutzt. Es bestehen eine Scania-Anleihe von 456 Mio € (451 Mio €) sowie Navistar-Anleihen von 542 Mio € (281 Mio €) aus Asset-Backed-Securities-Transaktionen. Zur Deckung des kurzfristigen Finanzierungsbedarfs im Finanzdienstleistungsgeschäft bestehen zusätzlich zwei Scania CP-Programme in schwedischen Kronen bzw. Euro im Gegenwert von insgesamt 2,4 Mrd € (2,5 Mrd €), wovon bis Berichtsjahresende – Mio € (784 Mio €) in Anspruch genommen wurden. Daneben stehen 999 Mio € aus dem TRATON CP-Programm zur Verfügung.

Die von der TRATON SE im Jahr 2021 platzierten Schuldscheindarlehen werden zum 31. Dezember 2023 mit 700 Mio € (700 Mio €) in Anspruch genommen.

Der TRATON GROUP stehen revolvingende Kreditlinien bei der Volkswagen AG von 4,3 Mrd € (4,0 Mrd €) zur Verfügung, die mit 797 Mio € (1,7 Mrd €) in Anspruch genommen wurden sowie ein neues Darlehen von der Volkswagen Group of America Finance, LLC an die Navistar Financial Corporation von 359 Mio €. Das in 2022 bei der Volkswagen International Luxembourg S.A. aufgenommene Darlehen über 500 Mio € wurde vollständig getilgt. Außerdem bestehen Bankverbindlichkeiten von 5,9 Mrd € (5,9 Mrd €) sowie Leasingverbindlichkeiten von 1,2 Mrd € (1,2 Mrd €).

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien von 8,0 Mrd € (6,8 Mrd €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3,5 Mrd € (2,3 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG. Weitere 4,5 Mrd € (4,5 Mrd €) entfallen auf den Konsortialkredit, den die TRATON SE am 28. Juli 2020 abgeschlossen und am 15. Dezember 2021 von ursprünglich 3,8 Mrd € auf 4,5 Mrd € erhöht hat. Die Laufzeit der revolvingenden Kreditlinie beträgt fünf Jahre und wurde zweimal um jeweils ein Jahr verlängert, nachdem das aus 23 Banken bestehende Bankenkonsortium beiden Verlängerungsanfragen zugestimmt hat. Das Laufzeitende des Konsortialkredits ist am 16. Dezember 2028. Die Kreditlinie dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität der TRATON GROUP.

Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 624 Mio € (457 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

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 DER TRATON GROUP NACH WÄHRUNGEN

in Mrd €	31.12.2023	31.12.2022
EUR	14,1	14,1
SEK	2,7	2,8
USD	1,2	0,6
BRL	0,6	0,6
GBP	0,4	0,4
MXN	0,4	0,5
ZAR	0,3	0,3
NOK	0,2	0,4
Andere Währungen	0,6	0,3
Leasingverbindlichkeiten	1,2	1,2
Summe Finanzverbindlichkeiten	21,7	21,1

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 2023 bei 1,7 Mrd € (1,4 Mrd €). Flüssige Mittel in einzelnen Ländern (z. B. Brasilien, China und Polen) von 792 Mio € (628 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. Unter „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ sind im aktuellen Jahr keine weiteren Flüssigen Mittel ausgewiesen. Im Vorjahr waren hier weitere Flüssige Mittel von 304 Mio € ausgewiesen, welche in Russland lagen und dem Konzern ebenfalls nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung standen.

Zum 31. Dezember 2023 sind 333 Mio € (46 Mio €) als verfügungsbeschränkte Zahlungsmittel unter den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Die verfügungsbeschränkten Zahlungsmittel beinhalten 271 Mio € für den schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB. Die übrigen verfügungsbeschränkten Zahlungsmittel dienen im Wesentlichen als Sicherheit im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

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-Segmente steuern die Mittelflüsse aus der Geschäftstätigkeit selbst. Die Zahlungsmittelüberschüsse der Segmente von TRATON werden bei der TRATON SE verwaltet. Die TRATON GROUP legt ihre überschüssigen liquiden Mittel zum Teil bei der Volkswagen AG zu marktüblichen Zinsen an.

Eigenkapital

EIGENKAPITALQUOTE

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Eigenkapital	16.488	14.374	10.246	8.473	1.884	2.175	4.358	3.725
Bilanzsumme	61.699	58.256	41.446	38.896	17.166	14.955	3.087	4.404
Eigenkapitalquote (in %)	26,7	24,7	24,7	21,8	11,0	14,5	-	-

Cashflow

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG DER TRATON GROUP

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Flüssige Mittel am 01.01.¹	1.743	2.002	3.155	4.775	455	146	-1.867	-2.919
Brutto-Cashflow	5.266	4.041	5.546	4.171	566	624	-846	-755
Veränderung Working Capital	-2.683	-4.701	-737	-2.847	-2.340	-2.251	394	397
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	2.583	-660	4.809	1.325	-1.774	-1.627	-452	-358
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-2.385	-1.916	-1.214	-1.950	-718	-2	-453	36
Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen	18	103	-1.153	-376	-8	188	1.179	292
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.368	-1.813	-2.368	-2.326	-725	186	725	327
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-128	2.216	-1.259	-625	2.294	1.778	-1.163	1.064
Wechselkursbedingte Änderungen der Flüssigen Mittel	-100	-2	-81	6	-4	-27	-15	19
Veränderung der Flüssigen Mittel	-13	-259	1.101	-1.621	-210	310	-905	1.052
Flüssige Mittel am 31.12.¹	1.730	1.743	4.256	3.155	246	455	-2.772	-1.867
Brutto-Cashflow	5.266	4.041	5.546	4.171	566	624	-846	-755
Veränderung Working Capital	-2.683	-4.701	-737	-2.847	-2.340	-2.251	394	397
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-2.385	-1.916	-1.214	-1.950	-718	-2	-453	36
Netto-Cashflow	198	-2.576	3.594	-625	-2.492	-1.629	-905	-322

¹ Von den ausgewiesenen Flüssigen Mitteln sind 304 Mio € zum 1. Januar 2023 sowie zum 31. Dezember 2022 in den „Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten“ enthalten.
Der komplette Betrag entfällt auf TRATON Financial Services

Der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Mrd € auf 2,6 Mrd €. Dies resultierte in erster Linie aus um 2,0 Mrd € geringeren Mittelabflüssen im Working Capital gegenüber dem Vorjahr. Das Vorjahr enthielt Zahlungen wie die Begleichung der im Rahmen des EU-Kartellverfahrens verhängten Geldbuße von 937 Mio € inklusive Zinsen seitens Scania. Außerdem leistete Navistar im Juni 2022 nach gerichtlicher Genehmigung der Vereinbarungen „Profit Sharing Settlement Agreement“ und „Krzysiak Action Settlement Agreement“ Abschlusszahlungen von insgesamt 420 Mio €. Hinzu kam im Jahr 2023 der Anstieg des Brutto-Cashflows um 1,2 Mrd €, der vor allem das um 2,2 Mrd € höhere Operative Ergebnis widerspiegelte. Gegenläufig wirkten ein um 322 Mio € geringeres Zinsergebnis sowie um 215 Mio € höhere Ertragsteuerzahlungen.

Im Berichtszeitraum stieg die Mittelbindung im Working Capital um insgesamt 2,7 Mrd €. Darin wirkten hauptsächlich die um 1,6 Mrd € angestiegenen Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, welche aus der Ausweitung des Geschäftsvolumens resultieren und sich im Netto-Cashflow von TRATON Financial Services zeigten. Darüber hinaus wirkte der Anstieg der Vorräte um 885 Mio €, u. a. aufgrund des höheren Produktionsvolumens und verbesserter, aber weiterhin knapper Logistikkapazitäten.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts stieg um 469 Mio € an, was vorwiegend auf die Zahlung von 275 Mio € für den schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB im Geschäftsfeld TRATON Financial Services zurückzuführen ist. Gegenläufig wirkten 96 Mio € aufgrund der Veräußerung von Scania Finance Russland. Dieser Effekt ergibt sich aus der Kaufpreiszahlung von 400 Mio € im Geschäftsfeld TRATON Operations, abzüglich des Abgangs der liquiden Mittel von Scania Finance Russland von 304 Mio €, welcher im Geschäftsfeld TRATON Financial Services wirkte. Hinzu kommt der Erhalt einer Zahlung aus Kaufpreisanpassungen aus der Veräußerung von MWM von 31 Mio € im Geschäftsfeld TRATON Operations. Weiterhin stiegen die Zugänge von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und aktivierten Entwicklungskosten um 300 Mio € an, welche vorwiegend im Geschäftsfeld TRATON Operations enthalten sind.

Der Netto-Cashflow von TRATON Operations wurde durch eine Dividendenzahlung von 130 Mio € (200 Mio €) von TRATON Financial Services positiv beeinflusst. Dieser Effekt wurde auf Ebene der TRATON GROUP eliminiert.

Die Anpassung der Beteiligungsstruktur des Finanzdienstleistungsgeschäfts führte bei TRATON Operations zu einem positiven Effekt von 499 Mio € auf den Cashflow aus der Investitionstätigkeit sowie den Netto-Cashflow. Gleichzeitig belasteten Dividendenzahlungen von 547 Mio € den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit von TRATON Operations. Diese Effekte wurden auf Ebene der TRATON GROUP eliminiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Jahr 2023 Anleiheemissionen über 3,8 Mrd € (3,2 Mrd €), darunter 3,2 Mrd € (1,4 Mrd €) von TRATON Finance zugeordnet in den Corporate Items. Im Gegenzug erfolgten Tilgungen von 2,4 Mrd € (2,2 Mrd €), davon entfielen auf Scania Vehicles & Services im Geschäftsbereich TRATON Operations 1,7 Mrd € (1,8 Mrd €) und auf TRATON Finance innerhalb der Corporate Items 614 Mio € (5 Mio €). Die Anleiheemissionen und -tilgungen betreffen im Wesentlichen die EMTN-Programme. Daneben wurde 2023 eine neue Kreditlinie von 371 Mio € bei der Volkswagen Group of America Finance seitens TRATON Financial Services gezogen sowie eine zusätzliche Kreditlinie von 297 Mio € gegenüber der Volkswagen AG aufgenommen. Gegenläufig wurde die Ziehung der Kreditlinie gegenüber der Volkswagen AG durch Rückzahlungen von 1,2 Mrd € reduziert und ein Darlehen von 500 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg getilgt.

Die TRATON SE hat im Juni 2023 für das Geschäftsjahr 2022 eine Dividende von 350 Mio € (250 Mio €) ausgeschüttet.

Nettoliiquidität/-verschuldung

NETTOLIQUIDITÄT/-VERSCHULDUNG DER TRATON GROUP

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Flüssige Mittel ¹	1.730	1.743	4.256	3.155	246	455	-2.772	-1.867
Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen	427	208	1.653	518	331	50	-1.557	-361
Bruttoliiquidität	2.157	1.951	5.909	3.673	576	506	-4.329	-2.228
Kreditstand	-21.704	-21.131	-6.527	-7.236	-14.347	-11.952	-830	-1.944
Nettoliiquidität/-verschuldung	-19.547	-19.180	-617	-3.563	-13.770	-11.446	-5.159	-4.172

¹ Von den ausgewiesenen Flüssigen Mitteln waren in den „Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten“ zum 31. Dezember 2022 304 Mio € enthalten. Der komplette Betrag entfiel auf TRATON Financial Services.

Ausführliche Informationen zur Entwicklung der Nettoliiquidität finden sich im Abschnitt „Cashflow“.

Der Nettoverschuldungsgrad für TRATON Operations inklusive Corporate Items betrug zum 31. Dezember 2023 -1,0 (-2,1). Die Verbesserung des Nettoverschuldungsgrades ist auf einen Rückgang der Nettoverschuldung für TRATON Operations inklusive Corporate Items auf 5,8 Mrd € (7,7 Mrd €) sowie einen Anstieg des EBITDA (bereinigt) für TRATON Operations inklusive Corporate Items auf 5,5 Mrd € (3,8 Mrd €) zurückzuführen.

Folgende Tabelle zeigt die Überleitung des Operativen Ergebnisses auf das EBITDA (bereinigt) für TRATON Operations inklusive Corporate Items:

EBITDA (BEREINIGT) TRATON OPERATIONS INKLUSIVE CORPORATE ITEMS

in Mio €	2023	2022
Operatives Ergebnis TRATON Operations	4.103	1.973
Operatives Ergebnis Corporate Items	-508	-489
Operatives Ergebnis TRATON Operations inklusive Corporate Items	3.595	1.485
Bereinigungen	169	283
Operatives Ergebnis (bereinigt) TRATON Operations inklusive Corporate Items	3.764	1.768
zzgl. Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	124	97
zzgl. Übriges Finanzergebnis	-92	124
zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, saldiert mit Zuschreibungen ¹	1.331	1.397
zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten, saldiert mit Zuschreibungen ²	393	379
zzgl. Wertminderungen auf Beteiligungen, saldiert mit Zuschreibungen	2	0
EBITDA (bereinigt) TRATON Operations inklusive Corporate Items	5.522	3.764

¹ Korrigiert um Abschreibungen in den Bereinigungen Operatives Ergebnis um 22 Mio € (0 Mio €)

² Korrigiert um Abschreibungen in den Bereinigungen Operatives Ergebnis um 31 Mio € (0 Mio €)

Investitionen

INVESTITIONEN NACH SEGMENTEN

in Mio €	2023	2022	Veränderung
TRATON GROUP	2.592	2.029	563
TRATON Operations	2.270	2.051	218
Scania Vehicles & Services	1.127	905	222
MAN Truck & Bus	564	633	-69
Navistar Sales & Services	488	392	96
Volkswagen Truck & Bus	91	122	-31
Überleitung	0	-1	1
TRATON Financial Services	415	4	412
Corporate Items	-93	-26	-67
Investitionen TRATON Operations	2.270	2.051	218
davon Sachinvestitionen	1.516	1.298	218
Sachinvestitionsquote (in %)	3,3	3,3	0,0 ppt.
davon aktivierte Entwicklungskosten	687	604	83
davon Beteiligungen	66	149	-83

Die größten Faktoren für die gestiegenen Investitionen bei Scania Vehicles & Services waren Ausgaben für die Elektromobilität sowie für den Aufbau eines Produktionsstandorts in China. Im Jahr 2023 wurde in diesem Zusammenhang die Produktionslinie in Södertälje für die Großserienproduktion von Elektro-Lkw umgestellt. Ein weiterer Grund für den Anstieg der Sachinvestitionen war die Fertigstellung der neuen Batteriefabrik am selben Standort im September 2023.

Die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Investitionen von MAN Truck & Bus im Jahr 2023 sind im Wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen. Ein Grund ist die Beendigung der Strukturmaßnahmen im Jahr 2023, bei denen u. a. das Werk in Krakau/Polen erweitert und Produktionskapazitäten dorthin verlagert wurden. Außerdem ist die zusätzliche Belastung im Jahr 2022 zur Sicherung der Lieferkette für Kabelbäume weggefallen.

Navistar hat im Jahr 2023 seine Investitionen in den neuen integrierten Antriebsstrang S13 verstärkt, der im 3. Quartal 2023 in der Produktionsstätte in Huntsville, Alabama/USA, die Serienproduktion aufgenommen hat. Darüber hinaus hat Navistar an seinen Standorten in Escobedo/Mexiko, und San Antonio, Texas/USA, Erweiterungsinvestitionen getätigt.

VWTB hat im Jahr 2023 hauptsächlich in den Bereich Elektromobilität und in die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen z. B. zur Einhaltung von Emissionsnormen investiert.

TRATON Financial Services hat in den schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB investiert und dazu 275 Mio € auf ein Konto der Volkswagen Bank GmbH eingezahlt. Das Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania wurde im Jahr 2023 auch rechtlich in das Geschäftsfeld TRATON Financial Services integriert. In den Corporate Items wirken gegenläufige Effekte aus der Anpassung der Beteiligungsstruktur des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

AUSSERBILANZIELLE VERPFLICHTUNGEN DER TRATON GROUP

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung
TRATON GROUP			
Eventualverbindlichkeiten	4.835	4.492	343
Bestellobligo für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	980	672	308
Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen	923	770	153
Außerbilanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	73	81	-7
Übrige finanzielle Verpflichtungen	306	370	-64

In den Eventualverbindlichkeiten waren Rückkaufgarantien, bei denen sich TRATON verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen, von 2,9 Mrd € (2,6 Mrd €) enthalten.

Daneben waren Bürgschaften von Navistar von 730 Mio € (867 Mio €) enthalten, bei denen es sich im Wesentlichen um Zahlungsausfallgarantien zugunsten von Banken handelt.

In den Übrigen finanziellen Verpflichtungen wirkten die Verpflichtungen der TRATON GROUP aus dem am 15. Dezember 2021 unterzeichneten Vertrag zur Gründung des Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures Milence gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group mit 123 Mio € (162 Mio €).

Neben den oben gezeigten außerbilanziellen Verpflichtungen bestanden langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen zwischen Unternehmen der TRATON GROUP und Unternehmen der Northvolt-Gruppe in Höhe von rund 7,2 Mrd € (rund 2,5 Mrd €).

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten verweisen wir auf die Anhangsangabe „**38. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse**“. Für alle anderen außerbilanziellen Verpflichtungen verweisen wir auf die Anhangsangabe „**40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen**“.

6. Vermögenslage

Analyse der Bilanz

VERKÜRZTE BILANZ DER TRATON GROUP

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwerte	6.083	6.184	367	366	-	-	5.717	5.818
Immaterielle Vermögenswerte	7.114	7.195	4.475	4.198	15	3	2.624	2.994
Sachanlagen	8.964	8.354	8.550	7.930	28	23	386	402
Vermietete Vermögenswerte	5.658	6.162	5.504	6.015	874	784	-720	-637
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	1.482	1.328	286	236	4	-	1.192	1.093
Sonstige Beteiligungen	235	204	330	1.185	35	-	-130	-981
Ertragsteuerforderungen	281	225	329	356	32	23	-81	-154
Aktive latente Steuern	2.366	2.274	2.562	2.581	151	150	-347	-456
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13.321	11.622	1	2	13.345	11.618	-25	2
Vorräte	7.447	6.574	7.444	6.573	3	0	0	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.894	3.348	3.233	2.999	839	557	-179	-209
Sonstige Vermögenswerte	3.071	2.854	4.057	3.229	1.593	1.224	-2.580	-1.600
Wertpapiere und Geldanlagen	53	73	53	73	-	-	-	-
Flüssige Mittel	1.730	1.439	4.256	3.155	246	152	-2.772	-1.867
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	421	-	-	-	421	-	-
Gesamtvermögen	61.699	58.256	41.446	38.896	17.166	14.955	3.087	4.404
Eigenkapital	16.488	14.374	10.246	8.473	1.884	2.175	4.358	3.725
Finanzverbindlichkeiten	21.704	21.131	6.527	7.236	14.347	11.951	830	1.944
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.847	1.786	1.823	1.763	9	10	15	14
Ertragsteuerverbindlichkeiten	226	237	477	343	79	57	-329	-164
Passive latente Steuern	681	690	472	394	103	120	106	175
Ertragsteuerrückstellungen	280	218	76	61	4	4	201	153
Sonstige Rückstellungen	3.527	3.293	3.427	3.197	13	13	88	82
Sonstige Verbindlichkeiten	11.154	10.988	12.637	11.855	525	452	-2.009	-1.319
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.791	5.518	5.762	5.573	203	151	-174	-206
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	-	21	-	-	-	21	-	-
Gesamtkapital	61.699	58.256	41.446	38.896	17.166	14.955	3.087	4.404

Das Gesamtvermögen der TRATON GROUP ist zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um rund 3,4 Mrd € gestiegen. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen von 1,7 Mrd €, dem Anstieg der Vorräte von 873 Mio € und dem Anstieg der Sachanlagen von 610 Mio €.

Der Rückgang der Immateriellen Vermögenswerte und der Geschäfts- oder Firmenwerte ist in erster Linie mit negativen Effekten aus der Umrechnung ausländischer Abschlüsse in Euro zu begründen. Hier wirkte sich insbesondere die negative Entwicklung des US-Dollar im Vergleich zum Euro aus.

Der Anstieg der Sachanlagen um 610 Mio € ist in erster Linie mit dem Neubau und der Erweiterung von Fertigungsanlagen und Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten zu begründen.

Die Vermieteten Vermögenswerte sind um 504 Mio € zurückgegangen. Hier spiegelte sich u. a. ein geringerer Anteil von Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen wider.

Die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen sind um 154 Mio € gestiegen. Dies resultierte in erster Linie aus positiven Ergebnisanteilen von Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk), und der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München, (RMMV), aber auch aus weiteren Einlagen in das Joint Venture Milence.

Der Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 1,7 Mrd € resultierte im Wesentlichen aus einer Ausweitung des Finanzierungsgeschäfts insbesondere in Süd- und Mittelamerika sowie Europa.

Die Vorräte sind im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 873 Mio € gestiegen. Hier spiegelte sich u. a. die höhere Produktion im Jahr 2023 wider. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 546 Mio € ergab sich im Wesentlichen durch ein gestiegenes Geschäftsvolumen in Europa. Im Geschäftsfeld TRATON Financial Services erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen infolge vermehrter Factoring-Aktivitäten innerhalb des Konzerns.

Die Steigerung der Sonstigen Vermögenswerte um 217 Mio € resultierte insbesondere aus der Einzahlung von TRATON Financial Services auf ein Konto der Volkswagen Bank GmbH im Rahmen des schrittweisen Erwerbs wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB.

Am 17. Januar 2023 wurde nach Erhalt aller behördlichen Genehmigungen die Veräußerung der Scania Finance Russland abgeschlossen. Der Verkaufserlös belief sich auf 400 Mio €. Im Zuge dessen sind zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden abgegangen. Für weitere Erläuterungen siehe Anhangsangabe „8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen“ im Konzernabschluss.

Das Eigenkapital der TRATON GROUP stieg zum 31. Dezember 2023 auf 16,5 Mrd €. Dies ist im Wesentlichen auf das Gesamtergebnis von 2,5 Mrd € zurückzuführen. Dieses resultierte fast ausschließlich aus dem positiven Ergebnis nach Steuern von 2,5 Mrd €. Die Dividendenausschüttung wirkte eigenkapitalmindernd (siehe Anhangsangabe „28. Eigenkapital“ im Konzernabschluss). Aufgrund des deutlich verbesserten Ergebnisses nach Steuern ist die Eigenkapitalquote um 2,1 Prozentpunkte auf 26,7% gestiegen.

Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um 573 Mio €. Hier wirkten hauptsächlich die Begebung von Anleihen aus dem EMTN-Programm durch TRATON Finance und die Ausgabe von Commercial Paper. Gegenläufig wurden insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Volkswagen-Gesellschaften zurückgeführt (für weitere Informationen siehe Abschnitt „Finanzlage“).

Die Sonstigen Rückstellungen stiegen um 235 Mio €. Ursächlich waren vor allem erhöhte Rückstellungen für Preisanpassungen und für Gewährleistungen. Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind um 165 Mio € gestiegen. Dies war im Wesentlichen auf den Anstieg der erhaltenen Anzahlungen und die höheren Verbindlichkeiten aus Lohn und Gehalt zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind um 273 Mio € gestiegen. Hier wirkten sich höhere Produktionsvolumina insbesondere bei Scania Vehicles & Services im Vergleich zu Dezember 2022 aus.

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.

Kapitalrendite

Zur Beschreibung der Ermittlung der Kapitalrendite wird auf den Abschnitt „**Finanzielle Steuerung**“ verwiesen. Folgende Tabelle zeigt die Berechnung für das aktuelle Geschäftsjahr und das Vorjahr.

KAPITALRENDITE TRATON OPERATIONS

in Mio €	2023	2022
Investiertes Vermögen im Jahresdurchschnitt	17.528	16.595
Operatives Ergebnis TRATON Operations	4.103	1.973
Operatives Ergebnis TRATON-Holding	-135	-124
Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen TRATON Operations	-253	-278
Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und TRATON-Holding	0	11
Operatives Ergebnis für ROI vor Steuern	3.715	1.583
Operatives Ergebnis für ROI nach Steuern	2.600	1.108
Kapitalrendite (ROI) (in %)	14,8	6,7

Der ROI stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des gestiegenen Operativen Ergebnisses. Das 2023 ebenfalls gestiegene durchschnittliche Investierte Vermögen hatte einen gegenläufigen Effekt auf den ROI. 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 Bereinigungen ausgewiesenen Aufwendungen in Höhe von 169 Mio € (283 Mio €) wurden bei der Ermittlung des ROI nicht in Abzug gebracht.

7. Zielerreichung 2023 und Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Der Vorstand der TRATON GROUP blickt auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2023 zurück. Die TRATON GROUP konnte alle gesetzten Ziele erreichen. Maßgeblich hierfür waren unter anderem die positive Markt- und Absatzentwicklung sowie eine Stabilisierung der Zulieferketten. Die bedeutsamsten Lkw- (>6 t) und Bus-Märkte der TRATON GROUP verzeichneten in Summe ein spürbares bzw. starkes Wachstum mit regional sehr unterschiedlichen Ausprägungen. Insgesamt stieg der Absatz der TRATON GROUP auf

338.183 (305.485) Einheiten. Das Wachstum von 11% gegenüber dem Vorjahresniveau erreichte die Mitte der prognostizierten Bandbreite.

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz von 46,9 Mrd € (40,3 Mrd €) und damit 16% mehr als im Vorjahr. Der erhebliche Umsatzanstieg im Geschäftsfeld TRATON Operations resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Neufahrzeugabsatz, einem positiven Markt- und Produktmix sowie einer besseren Preisdurchsetzung und einem gestiegenen Vehicle-Services-Geschäft. Damit wurden die Prognosen der TRATON GROUP und des Geschäftsfelds TRATON Operations knapp überschritten. Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services stieg im Vergleich zum Vorjahr stark an und lag oberhalb der prognostizierten Bandbreite.

Die Operative Rendite (bereinigt) der TRATON GROUP betrug im Berichtsjahr 8,6% und lag damit knapp oberhalb der prognostizierten Bandbreite.

Die Kapitalrendite (ROI) erreichte 14,8% und lag damit oberhalb des prognostizierten Zielkorridors.

Die Sachinvestitionen von TRATON Operations lagen erheblich über dem Vorjahresniveau, aber unterhalb unserer Prognose. Diese Unterschreitung war auf saisonale Verschiebungen unserer Investitionsprojekte zurückzuführen. Die primären Forschungs- und Entwicklungskosten verzeichneten einen deutlichen Anstieg und lagen somit im Rahmen der Prognose.

Der Netto-Cashflow für das Geschäftsfeld TRATON Operations von 3,6 Mrd € übertraf unsere Prognose. Diese Entwicklung ist auf ein besseres Operatives Ergebnis sowie auf temporäre Effekte in der Mittelbindung insbesondere bei Forderungen und Verbindlichkeiten zurückzuführen. Im Netto-Cashflow von TRATON Operations waren Mittelzuflüsse aus der Veräußerung von Scania Finance Russland von 400 Mio € enthalten. Die Anpassung der Beteiligungsstruktur des Finanzdienstleistungsgeschäfts führte bei TRATON Operations zu einem positiven Effekt von 499 Mio € auf den Netto-Cashflow. Diese Effekte wurden auf Ebene der TRATON GROUP eliminiert.

Die Abweichungen zur ursprünglichen Erwartung, die im Rahmen des Geschäftsberichts 2022 veröffentlicht wurden, sind im Wesentlichen auf die Umsatzentwicklung zurückzuführen. Der Umsatzanstieg im Geschäftsfeld TRATON Operations resultierte im Wesentlichen aus einem höher als erwarteten Neufahrzeugabsatz, einem besseren Markt- und Produktmix sowie einer besseren Preisdurchsetzung und einem höheren Vehicle-Services-Geschäft. Somit konnte auch die ursprüngliche Prognose für die Operative Rendite der TRATON GROUP übertroffen werden.

	Ist 2022	Ursprüngliche Prognose für 2023	Letzte Prognose für 2023	Ist 2023
TRATON GROUP				
Absatz (in Einheiten)	305.485	+5 – 15%	+5 – 15%	338.183
Umsatz (in Mio €)	40.335	+5 – 15%	+5 – 15%	46.872
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,1	6,0 – 7,0	7,5 – 8,5	8,6
TRATON Operations				
Umsatz (in Mio €)	39.554	+5 – 15%	+5 – 15%	45.736
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,7	6,5 – 7,5	8,0 – 9,0	9,3
Kapitalrendite (ROI) (in %)	6,7	8,0 – 12,0	10,0 – 14,0	14,8
Netto-Cashflow (in Mio €)	-625	1.300 – 1.800	2.300 – 2.800	3.594
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.298	Sehr starker Anstieg	Starker Anstieg	1.516
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.892	Deutlicher Anstieg	Deutlicher Anstieg	2.170
TRATON Financial Services				
Umsatz (in Mio €)	1.294	+10 – 20%	+10 – 20%	1.589
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	23,5	10,0 – 15,0	13,0 – 18,0	17,0

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, Södertälje/Schweden (Scania AB), MAN Truck & Bus SE, München (MAN Truck & Bus SE), Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar International Corporation), Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo/Brasilien (Volkswagen Truck & Bus Ltda.) und der TRATON Financial Services Aktiebolag, Södertälje/Schweden (TRATON Financial Services AB) sowie zahlreicher weiterer Gesellschaften.

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 2023 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 2023 eine 89,72%-ige unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg), die wiederum eine 100%-ige Tochter der Volkswagen AG, Wolfsburg, 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 den Steuerungsprozess der TRATON GROUP eingebunden und es gelten die Leistungsindikatoren der TRATON GROUP.

Der Aufsichtsrat der TRATON SE hat in seiner Sitzung am 20. März 2023 die Zusammensetzung des Vorstands neu geregelt. Die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden der TRATON SE und CEO der Scania CV AB, Christian Levin, wurde bis Januar 2029 verlängert. Darüber hinaus bleibt Vorstandsmitglied Antonio Roberto Cortes, der auch CEO von Volkswagen Truck & Bus ist, bis Januar 2027 im Vorstand. Dr. Michael Jackstein leitet seit dem 1. April 2023 den kombinierten Bereich Finanzen und Personal der TRATON SE, zu dem auch der Bereich Unternehmensentwicklung gehört. Die bisherigen Vorstandsmitglieder Bernd Osterloh (Personal) und Annette Danielski (Finanzen und Unternehmensentwicklung) sind zu diesem Zeitpunkt aus dem Vorstand ausgeschieden. Gleichzeitig sichert die Einführung des neuen Verantwortungsbereichs Globales Produktmanagement

auf Vorstandsebene den Kern des Geschäftsmodells – die strategische und operative Verknüpfung des kaufmännischen und des industriellen Systems der vier Marken und koordinierter Konzernfunktionen. Catharina Modahl Nilsson ist dafür seit dem 1. April 2023 verantwortlich.

Die von der TRATON SE im Jahr 2021 platzierten Schuldscheindarlehen waren zum 31. Dezember 2023 mit 700 Mio € (700 Mio €) in Anspruch genommen.

Insgesamt stehen der TRATON SE bestätigte ungenutzte Kreditlinien von 8,0 Mrd € (6,8 Mrd €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3,5 Mrd € (2,3 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG. Weitere 4,5 Mrd € (4,5 Mrd €) entfallen auf den Konsortialkredit, den die TRATON SE am 28. Juli 2020 abgeschlossen und am 15. Dezember 2021 von ursprünglich 3,8 Mrd € auf 4,5 Mrd € erhöht hat. Die Laufzeit der revolving Kreditlinie beträgt fünf Jahre und wurde zweimal um jeweils ein Jahr verlängert. Das aus 23 Banken bestehende Bankenkonsortium hat beiden Verlängerungsanfragen zugestimmt. Das Laufzeitende des Konsortialkredits ist am 16. Dezember 2028. Die Kreditlinie dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität der TRATON GROUP.

Seit 12. März 2021 verfügt die TRATON GROUP über ein European-Medium-Term-Notes-Programm. Das Kapitalmarktmissionsprogramm im Volumen von 12,0 Mrd € ermöglicht der TRATON GROUP eine flexible und effiziente Kapitalaufnahme an den Fremdkapitalmärkten. Neben der TRATON SE können auch die indirekten Tochtergesellschaften TRATON Finance und TRATON Treasury AB Anleihen unter dem Programm begeben. Die TRATON SE, die TRATON Finance und die TRATON Treasury AB nutzen das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird. Zum 31. Dezember 2023 bestehen Anleihen von nominal insgesamt 8,3 Mrd € (5,7 Mrd €) aus dem 12,0-Mrd-€-European-Medium-Term-Notes-Programm der TRATON Finance, die teilweise über Zinsderivate gesichert sind.

Die TRATON GROUP hat im September 2023 ein Commercial-Paper-Programm (CP-Programm) mit einem Volumen von 2,5 Mrd € aufgesetzt, das zum 31. Dezember 2023 zu 999 Mio € für Finanzierungen im Geschäftsfeld TRATON Financial Services ausgenutzt ist. Neben der TRATON SE können auch die indirekten Tochtergesellschaften TRATON Finance und TRATON Treasury AB Commercial Paper unter dem CP-Programm begeben. Damit hat sich die TRATON GROUP einen weiteren Finanzierungsmarkt in Ergänzung zum bestehenden TRATON-Finance-EMTN-Programm eröffnet. Mit dem CP-Programm werden kurzfristige Fälligkeiten mit Laufzeiten von bis zu einem Jahr finanziert.

Die bedeutsamsten Lkw-Märkte (>6 t) und Bus-Märkte der TRATON GROUP verzeichneten in Summe ein spürbares bzw. starkes Wachstum mit regional sehr unterschiedlichen Ausprägungen. Insgesamt stieg der Absatz der TRATON GROUP auf 338.183 (305.485) Einheiten. Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 46,9 Mrd € (40,3 Mrd €) und damit 16% mehr als im Vorjahr. Der erhebliche Umsatzanstieg im Geschäftsfeld TRATON Operations resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Neufahrzeugabsatz, einem positiven Markt- und Produktmix sowie einer besseren Preisdurchsetzung und einem gestiegenen Vehicle-Services-Geschäft.

Die TRATON SE weist für das Geschäftsjahr 2023 ein Ergebnis nach Steuern von 565 Mio € (-261 Mio €) aus. Die Verbesserung von 825 Mio € resultierte im Wesentlichen aus dem Beteiligungsergebnis und den geringeren sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Gegenläufig wirkten das geringere Zinsergebnis und der erhöhte Steueraufwand. Damit wurde die im Vorjahr prognostizierte Verbesserung sowohl des Beteiligungsergebnisses als auch des Ergebnisses nach Steuern erreicht.

2. Ertragslage

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER TRATON SE

in Mio €	2023	2022	Veränderung
Beteiligungsergebnis	839	-150	990
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens ¹	189	46	143
Zinsergebnis ¹	-248	12	-259
Umsatzerlöse	36	26	10
Umsatzkosten	-33	-24	-10
Bruttoergebnis vom Umsatz	2	2	0
Allgemeine Verwaltungskosten	-137	-102	-35
Sonstige betriebliche Erträge	381	495	-114
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-381	-563	182
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-81	-1	-80
Ergebnis nach Steuern	565	-261	825
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	565	-261	825
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	16	27	-11
Entnahme aus der Kapitalrücklage	400	600	-200
Einstellung in die gesetzliche Rücklage	-28	-	-28
Bilanzgewinn	952	366	586

¹ Vorjahreszahlen wurden angepasst.

Das Beteiligungsergebnis enthält im Wesentlichen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen von 805 Mio € (143 Mio €), Erträge aus Beteiligungen von 51 Mio € (40 Mio €) und Aufwendungen aus Verlustübernahmen -17 Mio € (-334 Mio €). Im Vergleich zum Vorjahreswert verbesserte sich das Beteiligungsergebnis um 990 Mio €. Dies resultiert im Wesentlichen aus den Ergebnisübernahmen von MAN Truck & Bus SE und Scania CV Deutschland, Koblenz.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 259 Mio € auf -248 Mio € verschlechtert. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem Effekt der gestiegenen Zinssätze, sowohl im Rahmen der konzerninternen als auch externen Finanzierungen.

Die Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Dienstleistungen und Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen und haben sich von 26 Mio € auf 36 Mio € erhöht. Die Allgemeinen Verwaltungskosten sind um 35 Mio € auf 137 Mio € gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die Erhöhung des Personalaufwands infolge der Vorstandswechsel, auf die höheren Organbezüge und gestiegenen Aufwendungen für die Altersversorgung sowie auf höhere Beratungskosten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Strategie TRATON Way Forward zurückzuführen.

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

Für das Geschäftsjahr 2023 ergab sich ein Steueraufwand in Höhe von 81 Mio € (1 Mio €).

Der Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE schlagen den Aktionären auf der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2023 die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 1,50 € (0,70 €) vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 750 Mio € (350 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

BILANZ DER TRATON SE

in Mio €	2023	2022	Veränderung
Anlagevermögen	22.849	20.553	2.296
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ¹	2.094	5.040	-2.946
Guthaben bei Kreditinstituten	220	77	142
Bilanzsumme	25.162	25.670	-508
Eigenkapital	14.776	14.561	215
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.644	3.989	-345
Übrige Rückstellungen und Verbindlichkeiten ²	6.742	7.120	-377
Bilanzsumme	25.162	25.670	-508

1 inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

2 inklusive Rechnungsabgrenzungsposten

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 508 Mio € auf 25,2 Mrd € reduziert.

Das Anlagevermögen besteht im Wesentlichen aus den Anteilen an der TRATON International S.A., Strassen/Luxemburg (TRATON International S.A.) und an der MAN Truck & Bus SE sowie den Ausleihungen an die TRATON Sweden AB und die TRATON Finance.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme erhöhte sich auf 90,8 % (80,1%). Der Anstieg des Anlagevermögens ist auf den Zugang bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen zurückzuführen. Im Zusammenhang mit der Umorganisation der Finanzierungsstruktur wurden die Forderungen von 2,2 Mrd € an die TRATON US, LLC, Pompano Beach/Florida, USA (TRATON US) über Kapitalmaßnahmen in die TRATON International S.A. eingebracht.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände reduzierten sich um 2,9 Mrd € auf 2,1 Mrd €. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Einbringung von Forderungen in die TRATON International S.A.

Der Anstieg des Eigenkapitals ergibt sich aus dem Jahresüberschuss von 565 Mio € abzüglich der im Berichtsjahr ausgezahlten Dividende für das vorherige Geschäftsjahr 2022 von 350 Mio €. Zum 31. Dezember 2023 stieg die Eigenkapitalquote auf 58,7 % (56,7 %).

Die Kapitalrücklage der TRATON SE von 13,3 Mrd € (13,7 Mrd €) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar. Im Geschäftsjahr 2023 wurde aus der Kapitalrücklage ein Betrag von 400 Mio € (600 Mio €) entnommen.

Die Übrigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und sonstige Rückstellungen. Die übrigen Rückstellungen in Höhe von 263 Mio € (166 Mio €) wurden überwiegend gebildet für Steuerrückstellungen, öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, Verpflichtungen aus Aufhebungsvereinbarungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern, Drohverluste aus derivativen Finanzinstrumenten 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 2023 auf 4,2 Mrd € (1,4 Mrd €).

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. 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 der TRATON GROUP werden sich höhere Erträge aus Beteiligungen positiv auf das Jahresergebnis auswirken. Aufgrund der Ungewissheit über den Fortgang des Kriegs in der Ukraine sowie des Nahost-Konflikts ist es schwierig, Dauer und Umfang der daraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der TRATON SE vorherzusagen. Wir gehen jedoch davon aus, dass dadurch die langfristige Geschäftsentwicklung nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird. Für weitere Informationen siehe „Prognosebericht“ der TRATON GROUP.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

1. Prognosebericht

Bei unserer Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der TRATON GROUP für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 zur Entwicklung der Chancen und Risiken, zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Lkw- und Bus-Märkte. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich darüber hinaus an den Zielsetzungen unserer Segmente. Entwicklungen, die gegen unsere Prämissen und Erwartungen laufen, können zu entsprechenden Anpassungen der Prognose führen.

Erwartungen zur Gesamtwirtschaft

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen

und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Krieg in der Ukraine sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Wir rechnen außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiterwachsen wird.

Europa

In Westeuropa erwarten wir für 2024 ein vergleichsweise niedriges Wirtschaftswachstum. Eine große Herausforderung für Konsumenten und Unternehmen besteht in der insgesamt relativ hoch bleibenden, über den Jahresverlauf aber voraussichtlich weiter abnehmenden Inflation sowie dem vergleichsweise hohen Zinsniveau. Die Europäische Zentralbank (EZB) könnte daher bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen durchführen, um die wirtschaftliche Lage im Euroraum zu unterstützen.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2024 eine gegenüber dem Vorjahr höhere Wachstumsrate bei anhaltenden, aber weniger dynamischen Preisanstiegen, während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas nach dem starken Einbruch im Jahr 2022 infolge des Kriegs in der Ukraine und dem vergleichsweise kräftigen Anstieg des Jahres 2023 weiter erholen sollte.

Wir erwarten, dass das BIP in Deutschland im Jahr 2024 nur schwach wächst und die Inflation im Jahresdurchschnitt weiter sinkt, aber vergleichsweise hoch bleibt. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich voraussichtlich verschlechtern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2024 verhalten ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes ebenfalls beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank könnte – ähnlich wie die EZB – bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen einleiten. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung eine wesentliche Rolle, aber auch die des Arbeitsmarktes und der allgemeinen konjunkturellen Lage. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls vergleichsweise verhalten sein, die Wirtschaftsleistung von Mexiko sollte im Vergleich dazu etwas stärker wachsen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2024 eine leicht positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die Wirtschaftsleistung weiter verschlechtern bei einer auf sehr hohem Niveau steigenden Inflation und einer abwertenden heimischen Währung.

Weitere Märkte

Für die Türkei erwarten wir ein positives, wenngleich geringeres Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2024 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich höher sein als im Vorjahr, aber weiter auf niedrigem Niveau bleiben. Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2024 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen, wobei das Wachstum etwas geringer ausfallen sollte als im Berichtsjahr.

Erwartungen zur Branchenentwicklung

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Lkw- und Bus-Märkten geht der Vorstand nach einem Jahr mit sehr hoher Nachfrage nach Nutzfahrzeugen insgesamt von einem moderaten Rückgang aus. Unsicherheiten ergeben sich weiterhin aus den aktuellen geopolitischen Risiken und den damit zusammenhängenden Folgen für die gesamtwirtschaftliche Lage, der weiteren Entwicklung unserer Lieferketten, weiterhin knappen Logistikkapazitäten, der Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise, sowie den Finanzierungsbedingungen.

Für die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw (>6 t, bzw. Class 6–8 in Nordamerika) erwarten wir für unsere Kernregionen insgesamt einen rückläufigen Markt, mit jeweils unterschiedlichen Ausprägungen: Für die Regionen EU27+3 und Nordamerika wird ein spürbarer Marktrückgang erwartet. In Brasilien erwarten wir nach einem aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm schwachen Jahr 2023 ein spürbares Marktwachstum. Für die Türkei wird ein deutlicher Marktrückgang erwartet. In Südafrika gehen wir von einem leichten Nachfragerückgang aus.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Bus-Märkten (EU27+3, Brasilien und Schulbusse in Nordamerika) gehen wir im Jahr 2024 insgesamt von einer positiven Marktentwicklung aus mit jeweils unterschiedlichen Ausprägungen: In der Region EU27+3 erwarten wir

einen leichten Marktrückgang. In Nordamerika rechnen wir mit einem deutlichen Anstieg der Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahreswert. In Brasilien gehen wir von einem Markt auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Absatz 2024

Im Jahr 2024 wird die TRATON GROUP von ihrem nach wie vor hohen Auftragsbestand profitieren. Gleichzeitig erwarten wir eine nachlassende Gesamtnachfrage in unseren Kernmärkten. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für alle Fahrzeuge (inklusive MAN TGE) weltweit in Summe für das Geschäftsjahr 2024 eine Absatzentwicklung in der Bandbreite von –5 bis +10%.

Umsatz und Rendite 2024

Für den Umsatz des Geschäftsfelds TRATON Operations und der TRATON GROUP gehen wir entsprechend unserer Absatzerwartung von einer Bandbreite zwischen –5 bis +10% aus.

Für das Jahr 2024 prognostizieren wir für die TRATON GROUP eine Operative Rendite (bereinigt) von 8,0 bis 9,0%. Für das Geschäftsfeld TRATON Operations gehen wir von einer Operativen Rendite (bereinigt) von 9,0 bis 10,0% aus.

Wir erwarten eine Kapitalrendite (Return on Investment) zwischen 13,0 bis 15,0%.

Für das Geschäftsfeld TRATON Financial Services erwarten wir unter Berücksichtigung der schrittweisen Integration des Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB eine Eigenkapitalrendite (Return on Equity) von 7,0 bis 10,0%.

Netto-Cashflow 2024

Für den Netto-Cashflow des Geschäftsfelds TRATON Operations geht der Vorstand der TRATON GROUP für das Geschäftsjahr 2024 von einer Bandbreite zwischen 2,3 Mrd € und 2,8 Mrd € aus. Der Netto-Cashflow 2023 war durch Effekte aus dem Verkauf der Russland-Aktivitäten sowie der Anpassung der Beteiligungsstruktur des Finanzdienstleistungsgeschäfts von 899 Mio € beeinflusst. Ohne Berücksichtigung dieser Effekte wird der Netto-Cashflow 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2023 erwartet.

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 2024 planen wir für TRATON Operations gegenüber dem Jahr 2023 einen starken Anstieg der Sachinvestitionen sowie einen moderaten Anstieg bei den Primären Forschungs- und Entwicklungskosten.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Trotz eines schwierigeren Branchenumfelds blickt der Vorstand zuversichtlich auf das Jahr 2024, in dem die TRATON GROUP weiter zusammenwachsen wird, um Synergiepotenziale zu heben und ihre Produkte und Dienstleistungen im Markt erfolgreich zu positionieren.

	Ist 2023	Prognose 2024
TRATON GROUP		
Absatz (in Einheiten)	338.183	-5 - 10%
Umsatz (in Mio €)	46.872	-5 - 10%
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,6	8,0 - 9,0
TRATON Operations		
Umsatz (in Mio €)	45.736	-5 - 10%
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	9,3	9,0 - 10,0
Kapitalrendite (ROI) (in %)	14,8	13,0 - 15,0
Netto-Cashflow (in Mio €)	3.594 ¹	2.300 - 2.800
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.516	Starker Anstieg
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	2.170	Moderater Anstieg
TRATON Financial Services		
Eigenkapitalrendite (in %)	8,4	7,0 - 10,0

¹ Darin waren Effekte aus dem Verkauf der Russland-Aktivitäten sowie der Anpassung der Beteiligungsstruktur des Finanzdienstleistungsgeschäfts von 899 Mio € enthalten.

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 dagegen als „Chancen“ bezeichnet.

Zusätzlich werden sogenannte nichtfinanzielle Risiken betrachtet, die sich auf die in der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Aspekte beziehen. Bei solchen Risiken stehen die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit von TRATON im Vordergrund, inklusive solcher aus der Lieferkette und der Nutzung unserer Produkte und Dienstleistungen.

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.

TRATON ist ein sich dynamisch entwickelndes Unternehmen, das durch verschiedene Transformationsprojekte geprägt ist (z.B. weitere Integration von Navistar, Ausbau von TRATON Financial Services, Entwicklung des TRATON Modular Systems). Die TRATON GROUP ist deshalb kontinuierlich damit befasst, ihre Risikomanagement- und internen Kontrollsysteme weiterzuentwickeln und zu integrieren, 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 tragen außerdem alle Führungskräfte innerhalb des Unternehmens für das Risikomanagement in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich Verantwortung („Risikoeigentümerschaft“). Sobald die Risiken die entsprechenden Meldekriterien und -schwellen erfüllen, sind sie über die festgelegten Berichtswege und zusätzlich an den jeweiligen Funktionsbereich für das Risikomanagement offen und unverzüglich zu melden.

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 relevanten Risiken, die sich auf das Unternehmen und/oder die nichtfinanziellen Aspekte auswirken
- **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 im engeren Sinne, d. h. ohne Chancen zu berücksichtigen. Stattdessen werden Chancen für externe Berichtszwecke in regelmäßigen Abständen von bestimmten Funktionsbereichen erfasst, insbesondere von den Controlling- und Strategiebereichen.

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. Das 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, die bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Einschätzung nach den beiden qualitativen Kriterien Reputationsverlust sowie potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen, rechtlichen Vorgaben. Aus den quantitativen und qualitativen Kriterien wird ein Scorewert ermittelt. Die Rangfolge der Risiken erfolgt nach diesem Scorewert, ggf. unter Berücksichtigung einer zusätzlichen fachlichen Einschätzung durch das Management.

Zum Zweck der Risikoaggregation werden die beiden quantitativen Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe verwendet. Mithilfe einer Monte-Carlo-Simulation werden die aggregierten Auswirkungen der Risiken auf das Ergebnis analysiert. Der in Bezug auf ein definiertes Konfidenzniveau zu erwartende maximale Gesamtschaden („Value-at-Risk“) wird dann der Risikotragfähigkeit der TRATON GROUP gegenübergestellt. Die Summe aus bilanziellem Eigenkapital und geplantem Operativen Ergebnis der TRATON GROUP bilden die Risikotragfähigkeit. Das Resultat dieses Abgleichs fließt in die Gesamtbewertung der Risiko- und Chancenposition der TRATON GROUP ein.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr im Zusammenhang mit dem ERM wesentliche nichtfinanzielle Risiken auf Konzernebene erhoben. Wir arbeiten daran, nichtfinanzielle Risiken zukünftig in den bestehenden ERM-Prozess zu integrieren.

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, Tax Compliance, Product Compliance) sorgen sollen. Das IKS als Prozess umfasst die Auswahl der einzubeziehenden Einheiten (Scoping), die risikoorientierte Auswahl und Dokumentation relevanter Kontrollen, die Beurteilung des Kontrolldesigns und der Kontrollwirksamkeit, die Behebung festgestellter Kontrollschwächen sowie die Berichterstattung an das Management.

In Vorbereitung auf das Inkrafttreten der Corporate Sustainability Reporting Directive der Europäischen Union (CSRD) im Jahr 2024 hat TRATON bereits im Berichtsjahr ein Projekt initiiert, um die Anforderungen an das Interne Kontrollsystem in der Gruppe umzusetzen.

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 unterhalb des Vorstands 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 diverse weitere interne und externe Berichtspflichten, darunter Risikoberichte an die Volkswagen AG und externe Risikoberichte im zusammengefassten Lagebericht im Rahmen der gesetzlichen Rechnungslegung.

Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements

Die Überwachung von Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements, insbesondere der Prozesse ERM und IKS, gehört zu den Kernaufgaben des GRB. Dort werden relevante Informationen zusammengetragen und bewertet, die Rückschlüsse auf die Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements erlauben. Dazu zählen beispielsweise Feststellungen aus internen und externen Prüfungen, Ergebnisse aus Kontrolltests im Rahmen des IKS oder auch Statusberichte zu Projekten des Risikomanagements. Sofern Schwachstellen identifiziert werden, stößt das GRB entsprechende Verbesserungsmaßnahmen an und überwacht deren Umsetzung. Die Ergebnisse fließen in die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat/Prüfungsausschuss der TRATON SE ein.

Auf Grundlage der dargestellten Maßnahmen zur Überwachung von Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements liegen dem Unternehmen keine Hinweise vor, die auf eine wesentliche Schwachstelle im Risikomanagement hindeuten. Dabei ist zu beachten, dass auch ein angemessenes und wirksames Risikomanagement keine absolute Sicherheit bieten kann, alle relevanten Risiken rechtzeitig zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen und Kontrollen zu mitigieren.

Haupteigenschaften des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystems

Das Interne Kontrollsystem der TRATON GROUP soll u. a. eine 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 das 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 mit umfassenden 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. Zugriffskontrollen, Sicherungs- und Wiederherstellungsverfahren sowie Änderungsmanagement), einschließlich Kontrollen externer Dienstleister.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem der TRATON GROUP deckt über die Buchhaltungstätigkeiten bei der TRATON SE auch andere Funktionsbereiche und Tochtergesellschaften ab, 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. Die TRATON GROUP ist derzeit damit befasst, ihr Internes Kontrollsystem auf der Grundlage einheitlicher Mindeststandards innerhalb der gesamten TRATON GROUP weiter auszubauen und zu harmonisieren.

Chancen und Risiken

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

Nichtfinanzielle Risiken sind für TRATON berichtspflichtig, wenn ihr Eintritt sehr wahrscheinlich ist und die daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte schwerwiegend sind. Im Jahr 2023 wurden keine berichtspflichtigen nichtfinanziellen Risiken identifiziert. Nichtsdestotrotz betreffen die im Folgenden dargestellten Risiken teilweise auch nichtfinanzielle Aspekte.

Strategie

Die Strategie der TRATON GROUP (TRATON Way Forward) basiert auf der langfristigen Vision, die festlegt, wie TRATON der wachsenden Bedeutung von Nachhaltigkeit, Dekarbonisierung, Digitalisierung und damit den erwarteten Veränderungen in der Transport- und Logistikbranche begegnen wird. Dieser strategische Rahmen zielt darauf ab, die Chancen zu nutzen, die sich aus den genannten Veränderungen ergeben. TRATON verpflichtet sich, unabhängig von individuellen Unternehmensentscheidungen, jederzeit nachhaltig und verantwortungsvoll zu wirtschaften.

Der TRATON Way Forward besteht aus vier Elementen. Die Elemente sind: (1) Verantwortungsvolles Unternehmen, (2) Wertschöpfung, (3) TRATON Accelerated! und (4) Strategieumsetzung und Governance. Die Implementierung dieser Elemente ist mit verschiedenen Chancen und Risiken verbunden.

(1) Verantwortungsvolles Unternehmen

Nutzfahrzeuge unterliegen weltweit zunehmend strengeren Umweltauflagen und anderen Vorschriften. Das im European Green Deal der für die 27 EU-Mitgliedsländer definierte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und die damit verbundenen ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele für 2030 (generelle Reduktion der CO₂-Emissionen in der EU um mindestens 55 % bis 2030 gegenüber 1990) stellen eine große Herausforderung für TRATON und den gesamten Transportsektor dar.

So hat die Europäische Union Anfang 2023 mit der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/1242 (CO₂-Verordnung) sehr ambitionierte Ziele für Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen wie der TRATON GROUP zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in Europa innerhalb der aktuellen Dekade vorgegeben. Das für 2025 festgesetzte Ziel, die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge um 15 % zu senken, wurde bestätigt. Die neu vorgeschlagenen CO₂-Emissionsziele derselben Fahrzeugkategorie zielen jedoch auf eine Reduzierung um 45 % bis 2030 (zuvor 30 %) und um 65 % bis 2035 ab, bezogen auf einen Referenzwert aus dem Zeitraum Juli 2019 bis Juni 2020. Darüber hinaus plant die EU-Kommission, die Ziele auf zusätzliche Fahrzeuggruppen auszuweiten. Davon betroffen sind alle mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge über 5 t einschließlich Bussen, wobei Arbeits- und Sonderfahrzeuge weiter ausgenommen werden sollen. Weiterhin hat die EU-Kommission vorgeschlagen, dass alle neuen Stadtbusse in Europa ab 2030 emissionsfrei sein sollen. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, drohen ab 2025 Strafen in Höhe von 4.250 € für jedes ausgestoßene Gramm CO₂ je Tonnenkilometer (tkm), das die Grenzwerte überschreitet. Der EU-Rat und das EU-Parlament haben sich zunächst auf ihre endgültigen Positionen zur Überarbeitung der vorgeschlagenen CO₂-Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge geeinigt. Die EU-Organe wollen in den anstehenden Trilog-Verhandlungen 2024 einen Kompromiss erzielen.

Die EU-Kommission hatte bereits im November 2022 Vorschläge für eine neue Abgasnorm Euro 7 veröffentlicht, um den Ausstoß von Schadstoffen wie Stickoxide (NOx) oder Feinstaub über Fahrzeugabgase zu begrenzen. Derzeit gilt für Nutzfahrzeuge in der Europäischen Union die Abgasnorm Euro 6, die sechste Stufe der in den letzten Jahren immer strengeren Mindeststandards. Vertreter aus dem Europäischen Parlament und den EU-Staaten haben Ende 2023 einen Kompromisstext für die Abgasnorm Euro 7 ausgehandelt. Die bislang bekannten Verhandlungsergebnisse für die neue Abgasnorm Euro 7 dürften diese Herausforderungen zur weiteren Reduzierung von Schadstoffemissionen weiter erhöhen.

Neben anderen wichtigen Märkten, in denen die Gruppe ihre Produkte verkauft, hat China Mitte 2023 neue Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen für alle schweren Nutzfahrzeuge festgelegt. Ferner hatte Brasilien für 2023 neue Vorschriften zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen eingeführt.

TRATON ist auch von einer möglichen weiteren Verschärfung der CO₂- und NOx-Emissionsvorschriften in den USA betroffen. So haben die USA eine neue NOx-Verordnung erlassen, die 2024 bzw. 2027 in Kraft treten soll. Zudem werden dort gegenwärtig weitere CO₂-Reduzierungsziele für die nächsten Jahre erarbeitet. Im April 2023 veröffentlichte die US-Umweltschutzbehörde (EPA) eine Bekanntmachung zur Überarbeitung der CO₂-Anforderungen ab 2027 und zur Einführung einer neuen Reihe von Anforderungen für 2028-2032. Anfang 2023 hat das California Air Resources Board (CARB) die Advanced Clean Fleet Regulation (ACF) verabschiedet. Die ACF verpflichtet Fuhrparkbesitzer, ihre Fahrzeuge auf Null-Emissionen umzustellen. Einige Flottenanforderungen beginnen im Jahr 2024, variieren jedoch je nach Branche. Zusätzlich zu den Flottenanforderungen verlangt die ACF, dass bis 2036 alle in Kalifornien verkauften Lkw emissionsfrei sein müssen. Dies setzt die TRATON GROUP unter Umständen unterschiedlichen regulatorischen Standards für die gesamten USA bzw. einzelne Bundesstaaten aus, sodass Emissionsvorschriften zu unterschiedlichen Zeitpunkten und mit unterschiedlicher Strenge wirksam werden können.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsstandards ist technologisch anspruchsvoll und kostenintensiv, vor allem angesichts der oft widersprüchlichen Vorschriften für CO₂- und andere Schadstoffemissionen von Verbrennungsmotoren. Um die Ziele der Europäischen Union und Nordamerikas zu erreichen, ist es unerlässlich, neue Technologien zur Reduzierung von CO₂- und anderen Abgasemissionen einzusetzen. TRATON investiert daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche alternative Antriebe, vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge. Der mittel- bis langfristige Übergang von Verbrennungsmotoren zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen ist jedoch mit Unsicherheiten verbunden, die sich in verschiedenen Risiken und Chancen niederschlagen. Die aktuellen und zukünftigen Investitionen in batterieelektrische Fahrzeuge könnten nicht die erwarteten Erlöse bringen. Die schrittweise, aber rechtzeitige Umstellung auf batterieelektrische Antriebe bietet TRATON beispielsweise die Chance, die CO₂-Emissionsstandards weltweit zu erfüllen, sich besser und schneller auf Kundenwünsche einzustellen und durch einen frühen Markteintritt Marktanteile zu gewinnen. Die Verfügbarkeit von Batterien und die höheren Anschaffungskosten von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen stellen Risiken für den Übergang zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen dar. Eine zusätzliche Voraussetzung für den Übergang ist des Weiteren eine leistungsfähige, flächendeckende und speziell auf Nutzfahrzeuge zugeschnittene Ladeinfrastruktur. Um die Akzeptanz von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen auf dem europäischen Markt weiter zu erhöhen,

hat die TRATON GROUP mit den Nutzfahrzeugherstellern Daimler Truck und Volvo Group das Joint Venture Milence gegründet. Diese Kooperation soll ein öffentlich zugängliches, herstellerunabhängiges Hochleistungsladenetz für batterieelektrische Nutzfahrzeuge in ganz Europa aufbauen. Trotz der gemeinsamen Anstrengungen des Joint Ventures Milence bleibt der Aufbau einer ausreichenden Ladeinfrastruktur eine Herausforderung.

Unter dem Begriff „Verantwortungsvolles Unternehmen“ zielen wir auch künftig darauf ab, Diversität und Inklusion im Unternehmen zu fördern sowie gute Standards in der Unternehmensführung („Governance“) und ethisch einwandfreies Verhalten unserer Mitarbeiter sicherzustellen. Hierbei sind wir verschiedenen Risiken ausgesetzt, die sich z. B. aus neuen regulatorischen Entwicklungen im Bereich Menschenrechte ergeben. Umgekehrt ergeben sich für das Unternehmen verschiedene langfristige Chancen, wenn es uns beispielsweise gelingt, Investoren zu gewinnen, die einen starken Fokus auf Nachhaltigkeitskriterien legen.

(2) Wertschöpfung

Jede Fahrzeugmarke hat ein klar definiertes strategisches Renditeziel und ist bestrebt, dieses durch Gewinn von Marktanteilen, verbesserte Preisdurchsetzung und durch Effizienzsteigerungen zu realisieren. Die Steigerung der Markenleistung ist für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und die Verbesserung der Profitabilität von TRATON von zentraler Bedeutung. Zusätzlich ergeben sich aus der Zusammenarbeit zwischen den Marken vor allem aufgrund zusätzlicher Skaleneffekte signifikante Chancen. Unser zukünftiger Erfolg könnte gefährdet sein, falls es uns nicht gelingen sollte, langfristig Synergien aus der Zusammenarbeit der Marken und in den jeweiligen Einheiten erfolgreich operative Effizienzsteigerungen zu realisieren.

Die Präsenz von TRATON auf dem nordamerikanischen Markt eröffnet Chancen durch die Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologiebasis innerhalb der TRATON GROUP und den Ausbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts bis hin zur weiteren Nutzung des Händler- und Servicenetzes von Navistar, das zu den größten unabhängigen auf dem nordamerikanischen Markt gehört. Um diese Chancen zu realisieren, muss Navistar erfolgreich in die TRATON GROUP integriert werden. Der Erfolg dieses komplexen und langfristigen Prozesses ist immer mit Unsicherheiten verbunden.

Im Rahmen der globalen Expansion arbeitet die TRATON GROUP auch daran, die wichtigste noch bestehende geografische Lücke, Asien, zu schließen. China ist gemessen am Volumen der größte Nutzfahrzeugmarkt der Welt. TRATON will der dortigen Nachfrage durch entsprechende Investitionen gerecht werden. Die Entscheidung setzt TRATON jedoch bestimmten Risiken aus, die mit dem chinesischen Markt verbunden sind. Hierzu zählen zunehmende geopolitische Unsicherheiten, die zu neuen Handelsbarrieren und einer Entkopplung der Wirtschaftsräume führen könnten. Darüber hinaus stehen unsere Aktivitäten in China unter besonderer Beobachtung, was die Einhaltung der Menschenrechte betrifft. Außerdem gibt es verschiedene operationelle Risiken, die mit einer solchen Investition verbunden sind, z. B. Risiken im Rahmen des Aufbaus einer lokalen Produktion, Risiken aus der Gesetzgebung sowie Risiken aus dem chinesischen Markt- und Wettbewerbsumfeld.

(3) TRATON Accelerated!

Mit fortschreitender Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung von Produkten und Dienstleistungen sieht die Strategie von TRATON auch eine langfristige Transformation des Geschäftsmodells vor. TRATON will das Transport- und Logistik-Ökosystem der Zukunft aktiv mitgestalten. Der Einstieg in neue Geschäftsfelder wie die Logistik, neue Lösungsangebote für Kunden und andere digitale Geschäftsmodelle bergen Risiken für den Konzern, bieten aber auch nachhaltige Chancen, sich im Zuge der Transformation von Technologien und Märkten langfristig wettbewerbsfähig zu positionieren. Darüber hinaus ermöglicht der Ausbau von TRATON Financial Services zu einer integrierten konzernweiten Finanzdienstleistungsgesellschaft umfassende Finanzierungsangebote, um der Nachfrage nach neuen Technologien und Geschäftsmodellen gerecht zu werden.

(4) Strategieumsetzung und Governance

Das vierte Element des TRATON Way Forward ist fokussiert auf die Umsetzung der Strategie. Ziel ist es u. a., durch den Aufbau eines modularen Baukastensystems und einer engeren organisatorischen Verflechtung Kompetenzen zu bündeln und damit die Wettbewerbsfähigkeit insgesamt zu stärken. Sollte es der Gruppe nicht gelingen, die angestrebten Synergie- und Effizienzsteigerungen zu erreichen, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die langfristige Geschäftstätigkeit, das Betriebsergebnis, die Finanzlage und die weiteren Zukunftsaussichten haben.

Märkte

Weltweit und auf den regionalen und produktspezifischen 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.

Generell ist die Nachfrage in der Nutzfahrzeugbranche zyklisch, d. h. dass auf Phasen hoher Investitionen von Kunden in Nutzfahrzeuge meist Phasen mit rückläufiger Nachfrage folgen. Dabei können Beginn und Dauer dieser Nachfragezyklen je nach Marktsegment, Kundengruppe und Region variieren. Außerdem werden diese Zyklen von externen politischen und wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst und sind damit grundsätzlich der Unsicherheit unterworfen. Solche variablen Nachfragemuster können daher zu einem schnellen Anstieg oder Rückgang der Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen von TRATON führen. Die weltweite makroökonomische Situation mit u. a. steigender Inflation und Engpässen in der Wertschöpfungskette, die auch durch den Krieg in der Ukraine hervorgerufen wurden, hat zu einer Verstärkung des Ungleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage geführt. Dies kann zu bedeutsamen Risiken für TRATON führen.

Risiken für die Entwicklung der Weltwirtschaft ergeben sich des Weiteren aus einem zunehmenden Protektionismus 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 erfolgte rasante Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik der Zentralbanken wirkt wachstumshemmend und birgt damit Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die hohe, zuletzt weiter gewachsene Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor sowie die durch den Zinsanstieg gestiegenen Refinanzierungskosten dämpfen die Wachstumsperspektiven und können zu stärkeren Marktbelastungen führen.

TRATON könnte Wachstumschancen verpassen, wenn es nicht gelingt, über die derzeitigen regionalen Kernmärkte hinaus zu expandieren. Die Gruppe könnte Marktanteile an Konkurrenten verlieren, teilweise oder ganz von wichtigen Märkten ausgeschlossen

werden und besonders von den Marktzyklen, regulatorischen und anderen Entwicklungen in ihren derzeitigen Kernmärkten abhängig bleiben.

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

Geopolitische Spannungen und Konflikte wie der Ukrainekrieg, die China-Taiwan-Spannungen und der gewaltsame Nahost-Konflikt, sowie Anzeichen einer fortschreitenden Fragmentierung der Weltwirtschaft sind weitere wesentliche Risikofaktoren für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Daraus entwickeln sich in zunehmendem Maße Sanktionen, Zollschränken und andere protektionistische Handelshemmnisse. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können dabei auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation regionaler Konflikte weitere Verwerfungen auf den weltweiten Halbleiter- sowie 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.

Die Präsenz von Navistar in Nordamerika verschafft der TRATON GROUP Zugang zu einem großen und margenstarken Teil des weltweiten Transportmarktes. Dies eröffnet TRATON zusätzliche Wachstumspotenziale und sorgt für einen besseren Ausgleich der regionalen Marktentwicklungen in der zyklischen Nutzfahrzeugindustrie. Darüber hinaus hat Navistar in seinen nordamerikanischen Hauptmärkten erhebliche Wachstumschancen, wenn es der Marke Navistar gelingt, ihren Marktanteil schrittweise wieder auf das Niveau früherer Jahre zu bringen.

TRATON ist intensivem Wettbewerb ausgesetzt, der sich in Zukunft noch verstärken könnte, z. B. durch den Eintritt neuer Wettbewerber in unsere Hauptmärkte. Der künftige Erfolg von TRATON hängt davon ab, wie gut die Gruppe mit den wesentlichen Wettbewerbsfaktoren in der Nutzfahrzeugbranche umgehen kann. Dazu gehören insbesondere die Innovationsfähigkeit und deren positive Auswirkungen auf die Gesamtbetriebskosten unserer Produkte, die Fähigkeit, mit maßgeschneiderten Lösungen 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.

Die TRATON GROUP kann die schwankende Nachfrage nach ihren 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 zumindest teilweise 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, digitale 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 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. Dennoch können z. B. Risiken in der Versorgung mit Batterien zu Risiken in der Transformation unserer Produktpalette führen.

Mit der steigenden technologischen 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 schwerwiegenden 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 zukünftig aufgrund des modularen Baukastensystems 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 Baukastensystem 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 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.

Anhaltende Lieferengpässe bei Zukaufteilen sowie steigende Kosten bei bestimmten Rohmaterialien und Energie führen unverändert zu bedeutsamen Unsicherheiten. TRATON hat die Überwachung des Lieferantennetzwerks intensiviert, um auf Verzögerungen und Ausfälle möglichst rasch reagieren zu können.

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, bestehen für uns Risiken von Produktionsstillständen und von Überbeständen an Vorräten.

Außerdem können aufgrund von Unfällen oder technischen 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 für jede unserer Marken Initiativen zur Steigerung der operativen Effizienz eingeführt. Trotzdem ist damit nicht garantiert, dass diese Programme die angestrebten Verbesserungen dauerhaft erzielen oder dass nicht doch höhere Umsetzungskosten als erwartet entstehen. Daraus können für TRATON bedeutende Risiken entstehen.

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 Cyber-Attacken 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 oder unserer Geschäftspartner hinterlegt sind. Um die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen zu gewährleisten, setzt TRATON auf ein risikoorientiertes Managementsystem der Infor-

mationssicherheit wie auch auf eine Kombination aus modernen Hard- und Softwaretechnologien, effektiven IT-Organisationsmechanismen und einem IT-bezogenen internen Kontrollsystem.

Des Weiteren hängt unser Erfolg 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 Schlüsselpersonen 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. attraktive 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 Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit 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 des Wettbewerbs 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 Datenschutzvorgaben 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 (DS-GVO) der EU, die seit Mai 2018 in Kraft ist. Sollte die TRATON GROUP diese Verordnung nicht einhalten, 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, ggf. auch mit Unterstützung externer Rechtsberater, die jeweilige Rechtslage im Einzelfall. Auf diese Weise können wir ungerechtfertigte Ansprüche abwenden oder eigene Ansprüche durchsetzen. Des Weiteren hat die TRATON GROUP ein umfassendes Compliance-Programm mit Schwerpunkten u. a. auf Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht, Verhinderung von Geldwäsche sowie Wirtschafts- und Menschenrechte 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 und Chancen. Diese Translationsrisiken sichert TRATON grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Zinsrisiken entstehen aus zins sensitiven 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 Lieferantenvetragten 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 Unsicherheit in Bezug auf die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine ergeben sich erhöhte Liquiditätsrisiken.

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 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 Limit-Vergabesystem 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.

Das Unternehmen 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.

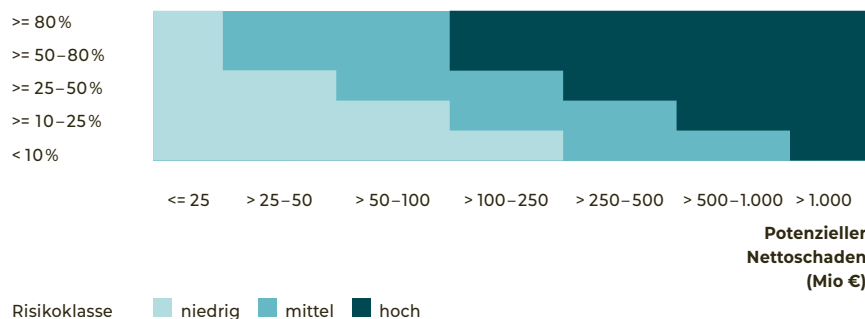
Aggregierte Darstellung auf der Basis von Risikokategorien

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 Risikoberichterstattung markenspezifische Wertgrenzen zwischen 7,5 und 15 Mio € Netto-Schadenshöhe definiert. Diese Kriterien werden regelmäßig validiert und ggf. angepasst.

Für die Aggregation der Risiken wird eine Monte-Carlo-Simulation durchgeführt. Dafür werden für die identifizierten Risiken ihre jeweiligen potenziellen Schadenshöhen und Eintrittswahrscheinlichkeiten gemäß einer Nettobewertung herangezogen, wobei bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt werden. Das Ergebnis der Monte-Carlo-Simulation je Risikokategorie wird ins Verhältnis zum geplanten Operativen Ergebnis der TRATON GROUP gestellt, um eine entsprechende Risikoklasse abzuleiten. Die unten stehende Matrix bildet dafür den Rahmen. Mehr und höher bewertete Risiken führen daher zu einer höheren Risikoklasse, ein höheres Operatives Ergebnis bei unveränderter Risikobewertung dagegen zu einer niedrigeren Risikoklasse.

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.

Eintrittswahrscheinlichkeit



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 aktuell (Geschäftsbericht 2023)	Risikoklasse Vorjahr (Geschäftsbericht 2022)
Strategie	Hoch	Hoch
Märkte	Mittel	Mittel
Produkte	Hoch	Hoch
Operatives Geschäft	Mittel	Mittel
Recht & Compliance	Hoch	Hoch
Finanzen	Hoch	Hoch

Das aktuelle wirtschaftliche Umfeld, diverse Themen in den Lieferketten und die zukünftigen Entwicklungen bezüglich der Kosten für Zukaufteile, Energie und Rohstoffen führen weiterhin zu einem hohen Maß an Unsicherheit. Dies führt dazu, dass die Risikokategorien „Strategie“, „Produkte“, „Recht & Compliance“ sowie „Finanzen“ unverändert zum Vorjahr als „Hoch“ bewertet werden. Für die Kategorien „Märkte“ und „Operatives Geschäft“ sehen wir ebenfalls unverändert die Risikoklasse „Mittel“.

Gesamtbewertung der Risiko- und Chancenposition der TRATON GROUP

Auf Grundlage unserer Einschätzung haben die Risiken aus dem Bereich Recht und Compliance die bedeutsamsten Auswirkungen auf die TRATON GROUP. Zu den Risiken aus Recht und Compliance gehören wie im Vorjahr insbesondere Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Im Bereich der strategischen Risiken stehen insbesondere die Anforderungen und die Risiken aus der Regulierung von CO₂-Emissionen in der Europäischen Union und aus den Vorschriften zur Emission von CO₂ und Stickstoffoxiden (NOx) in Nordamerika im Fokus. Die Marktrisiken umfassen neben der allgemeinen Konjunkturabhängigkeit und dem intensiven Wettbewerb in der Nutzfahrzeugbranche auch das wirtschaftliche Umfeld. Diese Risiken können sich wie im Vorjahr aus der Lieferkette ergeben sowie aus protektionistischen Maßnahmen und zunehmenden geopolitischen Spannungen wie aus dem Krieg in der Ukraine. Dies könnte sich nachteilig auf das Absatzvolumen und die Margen auswirken. Produktbezogene Risiken umfassen unverändert in erster Linie mögliche Kostensteigerungen bei Zukaufteilen, Energie und Rohstoffen. Die Hauptrisiken im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft ergeben sich aus der erfolgreichen Umsetzung von Effizienzprogrammen. 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.

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 bestandsgefährdend auswirken könnten.

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

Wesentliche Rechtsstreitigkeiten

MAN und Scania/EU-Kartellverfahren

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 legte beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung ein und beantragte eine vollständige Aufhebung. Mit Urteil vom 2. Februar 2022 wies das Europäische Gericht die Klage von Scania ab und bestätigte die von der Europäischen Kommission verhängte Geldbuße. Scania hat am 8. April 2022 Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 2. Februar 2022 eingelegt. Die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 880,5 Mio € zuzüglich Zinsen erfolgte am 12. April 2022 zur Vermeidung zusätzlicher Zinslasten. Am 1. Februar 2024 entschied der Europäische Gerichtshof, die Berufung von Scania zurückzuweisen und bestätigte das frühere Urteil.

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. Seit der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE hat die TRATON SE als Rechtsnachfolgerin in den meisten Jurisdiktionen die Rolle der MAN SE in den jeweiligen Verfahren übernommen (und ist insoweit von der Bezeichnung „MAN-Gesellschaften“ umfasst). Auch mit Blick auf eine etwaige zwischenzeitlich eingetretene Verjährung nach dem jeweiligen nationalen Recht ist nicht auszuschließen, dass noch

weitere Klagen folgen. Die gegen MAN-Gesellschaften 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 2023 wurden in Deutschland erstmals MAN-Gesellschaften gesamtschuldnerisch für angebliche Schäden haftbar gemacht. Das Landgericht Berlin ließ die Gutachten der Kläger und der Beklagten beiseite und schätzte den Schaden freihändig auf bis zu 5% des Kaufpreises des jeweiligen Lkw. Gegen beide Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. Im Gegensatz dazu haben die meisten Landgerichte in Deutschland – soweit sie die entsprechenden Klagen nicht abgewiesen haben – Beweisbeschlüsse erlassen, um die Frage des „Ob“ und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Während einige Gerichtssachverständige schon ihr jeweiliges Gutachten vorgelegt hatten, haben beteiligten MAN-Gesellschaften ihre Einwendungen sowie etwaige Anträge und Ergänzungsfragen eingebracht, die derzeit von den jeweiligen Gerichtssachverständigen geprüft werden.

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 (mit einer zu vernachlässigenden Ausnahme) 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. Im Juni 2023 bestätigte der spanische Oberste Gerichtshof für sogenannte „First Wave Claims“ eine freihändige Schätzung des Schadensersatzes durch das jeweilige Berufungsgericht in Höhe von 5% des Kaufpreises der betroffenen Lkw. Die betroffenen MAN-Gesellschaften haben gegen diese Urteile Klagen beim spanischen Verfassungsgericht eingereicht, die derzeit noch anhängig sind.

Da eine solche Klage keine aufschiebende Wirkung hat und der Oberste Gerichtshof weitere Berufungsanträge in einer Reihe von Fällen abgelehnt hat, sind 36 spanische Urteile, in denen Schadensersatz zugesprochen wurde, rechtskräftig geworden, während die beklagten MAN-Unternehmen weiterhin gegen alle Entscheidungen, in denen Schadensersatz zugesprochen wurde, Berufung einlegen werden. In Belgien wurde gegen

MAN ein Urteil in der Sache und ein Urteil, mit dem Schadenersatz (nach Billigkeit) zugesprochen wurde, erlassen. Gegen beide Urteile haben MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt. Zwischenzeitlich haben die Kläger beide Klagen zurückgezogen. In Portugal hat das erstinstanzliche Gericht von Santarém ein MAN-Unternehmen für haftbar erklärt und Schadenersatz zugesprochen. Das beklagte MAN-Unternehmen hat gegen diese Entscheidung 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 Schadenersatzklagen in anderen Jurisdiktionen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten. Die genaue Zahl der betroffenen Nutzfahrzeuge ist jedoch unbekannt.

Zum 31. Dezember 2023 wurden für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten keine Rückstellungen gebildet, da zum Stichtag nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadenersatz ausgegangen wird. Für Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadenersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 89 Mio € (Vorjahr: –) gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht berichtet, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

VW Truck & Bus Ltda.

Im Steuerverfahren zwischen Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (VW Truck & Bus Ltda.), die früher MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (MAN Latin America) hieß, und der brasilianischen Finanzverwaltung trat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE (in der Zwischenzeit auf die TRATON SE verschmolzen) beim Erwerb von VW Truck & Bus Ltda. 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 VW Truck & Bus Ltda. negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat VW Truck & Bus Ltda. vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. Diese Klage wurde im Jahr 2019 abgewiesen und es wurde gegen die Abweisung Berufung eingelegt. Die Berufung wurde sodann im Juni 2023 abgewiesen und Revision im Juli 2023 eingelegt. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren konnte ein Teilerfolg erzielt werden, welcher die Strafen teilweise reduziert. Gegen diese Entscheidung wurde Berufung eingelegt, welche im September 2023 abgelehnt wurde und folglich das Administrative Court Verfahren beendet. Aufgrund eines neuen Gesetzes zum Umgang mit Stichwahlentscheidungen im September 2023 legte VW Truck & Bus Ltda. im Oktober 2023 Einspruch gegen die Festsetzungen der Phasen 1 und 2 ein. 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. Dadurch könnte sich ein Risiko von rund 3,4 Mrd BRL (0,6 Mrd €; Umrechnung: 31. Dezember 2023) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogenen 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. Mehrere Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von VW Truck & Bus Ltda. ausgestellt, die wiederum von der TRATON SE abgesichert sind.

Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Somit ist die MAN SE als eigenständiger Rechtsträger erloschen und alle Rechte und Pflichten sind auf die TRATON SE übergegangen. Gleichzeitig wurde die Notierung der MAN SE-Aktien an den Börsen eingestellt.

Die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE-Minderheitsaktionäre ist am 3. September 2021 erfolgt. Damit ist der MAN SE-Merger-Squeeze-Out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren überprüft, das von betroffenen Minderheitsaktionären eingeleitet wurde. Im Rahmen dieses Spruchverfahrens hat TRATON Ende Juni 2022 seine Erwiderung bei Gericht eingereicht. Eine mündliche Verhandlung ist noch nicht terminiert.

Nichtfinanzielle Konzernklärung

Nichtfinanzielle Konzernklärung

Wir veröffentlichen diese nichtfinanzielle Konzernklärung (im Folgenden „nichtfinanzielle Erklärung“) nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB). Sie gilt für die TRATON GROUP (§§ 315b, 315c HGB).

Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus (VWTVB) sowie TRATON Financial Services zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Wenn in diesem Bericht nicht anders angegeben, beziehen sich die Begriffe „TRATON“, „Konzern“ oder „Unternehmen“ auf die TRATON GROUP. Die Aktivitäten von TRATON Financial Services sind für die nichtfinanzielle Erklärung von untergeordneter Relevanz und wurden nur in den Angaben zur EU-Taxonomie einbezogen.

Der Erwerb von Navistar durch TRATON wurde 2021 abgeschlossen. Navistar war 2023 in alle Aktivitäten einbezogen, mit Ausnahme bestimmter Bereiche im Abschnitt „Governance & Ethik“. Dies ist entsprechend gekennzeichnet.

Die nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen, die nach HGB erforderlich sind, und bezieht sich auf die fünf nichtfinanziellen Aspekte Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Um die für das Unternehmen relevanten Themen innerhalb dieser nichtfinanziellen Aspekte herauszuarbeiten, hat TRATON im Jahr 2021 seine erste Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Die strategischen Schwerpunktbereiche wurden überprüft und auch für das Jahr 2023 für valide empfunden. Es wurde daher keine neue Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Das Geschäftsmodell und die strategischen Schwerpunktbereiche gelten weiterhin (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“).

Von der gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit, einen festen Berichtsrahmen zu verwenden, wurde kein Gebrauch gemacht. Dennoch orientiert sich die nichtfinanzielle Erklärung an dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI), soweit er für unsere identifizierten wesentlichen Themen relevant ist.

Ausführliche Informationen zum Geschäftsmodell des Unternehmens finden sich im Abschnitt „**Grundlagen der TRATON GROUP**“ im Zusammengefassten Lagebericht.

Im Rahmen unseres integrierten Risikomanagements wurde im Hinblick auf nichtfinanzielle Risiken festgestellt, dass sich aus unseren eigenen Geschäftsbeziehungen, Geschäftstätigkeiten, Produkten und Dienstleistungen keine sehr wahrscheinlichen Risiken mit schwerwiegenden negativen Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte ergeben.

Nachhaltigkeit bei TRATON

Der Schwerpunkt der Nachhaltigkeitsbestrebungen von TRATON liegt auf den von den Vereinten Nationen (UN) verabschiedeten Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs). Indem wir unsere Nachhaltigkeitsbestrebungen an diesen globalen Zielen ausrichten, wollen wir zur Erreichung der Agenda 2030 der UN beitragen. Für TRATON als Unternehmen, das hauptsächlich Nutzfahrzeuge herstellt, bedeutet dies, dass wir einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigeren Transportbranche leisten wollen. Mit seiner Beteiligung am UN Global Compact unterstützt TRATON die Prinzipien dieser Initiative und bekräftigt mit der „Erklärung der anhaltenden Unterstützung“ seinen Beitrag zu den Zielsetzungen der UN.

Nachhaltigkeitsmanagement und -strategie

Nachhaltigkeit ist ein in den Marken der TRATON GROUP fest verankertes Konzept. Da der Konzern dezentral organisiert ist, setzen die einzelnen Marken ihre Prioritäten, Ressourcen und Methoden individuell im Einklang mit ihrer eigenen Unternehmenskultur und Strategie ein. TRATON als übergeordnetes Markendach schafft ein Umfeld, in dem sich die Konzernmarken gegenseitig unterstützen, um von ihren individuellen Stärken zu lernen und Synergien zu nutzen. Im Mittelpunkt dieses Dialogs und Entwicklungsprozesses stehen Lösungen, die den Ausstoß von Treibhausgasen und Schadstoffen deutlich reduzieren sollen.

Der zentrale Funktionsbereich Nachhaltigkeit bei TRATON berichtet über das TRATON Sustainability Board direkt an den Vorstandsvorsitzenden und alle anderen Mitglieder des Vorstands und ist für die Koordination des Nachhaltigkeitsmanagements bei TRATON verantwortlich. Die Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie von TRATON ist eine bereichsübergreifende Aufgabe mit Verantwortlichkeiten auf der Ebene der Marken und in mehreren zentralen TRATON-Funktionen. Im Jahr 2023 wurde ein ESG-Funktionsbereich gegründet, der direkt dem Finanzvorstand unterstellt ist und der auf Konzernebene die für die Kapitalmärkte relevanten ESG-Themen koordiniert. Unter anderem ist dieser Bereich für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung von TRATON gemäß der CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) verantwortlich, welche erstmals für das Geschäftsjahr 2024 umgesetzt wird.

Das TRATON Sustainability Board wird vom Vorstandsvorsitzenden der TRATON GROUP geleitet. Darin sind die zentralen TRATON-Funktionsbereiche Nachhaltigkeit und ESG vertreten. Ferner ist jede Marke durch den jeweiligen CEO und den Head of Sustainability vertreten. Das TRATON Sustainability Board gibt die allgemeine strategische Ausrichtung vor, definiert den Umfang der Zielsetzungen und bestimmt die strategischen Schwerpunktbereiche mit Nachhaltigkeitswirkung für die TRATON GROUP.

Neue Programme und Maßnahmen werden abschließend vom TRATON Sustainability Board und auf der Ebene der einzelnen Marken genehmigt. Die Umsetzung und Implementierung liegt in der Eigenverantwortung der Marken. Im Jahr 2023 hielt das TRATON Sustainability Board vier Sitzungen ab.

Gemeinsam mit den Marken des Konzerns wurde 2021 analysiert, welche wesentlichen Themen für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und der Auswirkungen von Aktivitäten der TRATON GROUP auf die fünf nichtfinanziellen Aspekte relevant sind (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“).

Als Ergebnis wurden drei strategische Schwerpunktbereiche identifiziert, die wesentlich zur Transformation des Transportsektors und zur Erreichung der SDGs beitragen können. Jeder dieser strategischen Schwerpunktbereiche deckt wesentliche Themen ab, die für TRATON identifiziert wurden:

1. **Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft:** Geschäftsmodell und Produktdesign transformieren, um den CO₂-Ausstoß und Ressourcenverbrauch zu senken.
2. **Menschen & Diversität:** Förderung einer Vielfalt von Kompetenzen und Chancengleichheit für Mitarbeiter und Partner zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Innovationskraft.
3. **Governance & Ethik:** Ermöglichung eines transparenten, risikoorientierten und fairen Entscheidungsfindungsprozesses, der mit den Rechten und Pflichten des Unternehmens im Einklang steht und langfristig Werte für TRATON und seine Stakeholder schafft. Dazu gehören auch der Blick über das eigene Unternehmen hinaus und die Umsetzung sozialer Verantwortung entlang unserer Wertschöpfungskette.

INHALT DER NICHTFINANZIELLEN ERKLÄRUNG

Nichtfinanzielle Aspekte	Strategische Schwerpunktbereiche	Wesentliche Themen
Umweltbelange	Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft	Dekarbonisierung Kreislaufwirtschaft
Arbeitnehmerbelange	Menschen & Vielfalt	Vielfalt & Inklusion Bildung & Humankapital
Sozialbelange		Faire Arbeitsbedingungen
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Governance & Ethik	Wertebasierte Governance Compliance
Achtung der Menschenrechte		Menschenrechte

Die Verfolgung von Managementansätzen für die als wesentlich definierten Themen ist in erster Linie die Aufgabe der Marken. TRATON arbeitet kontinuierlich mit den Marken zusammen, um herauszuarbeiten, welche Kompetenzen innerhalb der Marken bereits vorhanden sind und auf welche Weise zukünftig Synergien genutzt werden können. Es ist unser Bestreben, dafür die effizienteste und effektivste Rollenverteilung innerhalb der Gruppe zu schaffen. Gegenwärtig wird ein entsprechendes Zielbild erarbeitet.

Die Ausgestaltung von konzernweiten oder markenspezifischen Managementansätzen richtet sich nach den unterschiedlichen Marktanforderungen unserer Marken sowie dem unterschiedlichen Reifegrad einzelner Nachhaltigkeitsthemen. Derzeit arbeiten wir daran, den Status der Maßnahmen der einzelnen Marken transparent darzustellen. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Ziel ist es, hierüber im Rahmen unserer ersten CSRD-Berichterstattung für das Jahr 2024 zu berichten. Wenn möglich, werden übergreifende Managementansätze für alle Marken angewendet. Dies gilt aktuell insbesondere für die wesentlichen Themen „Vielfalt & Inklusion“, „Bildung & Humankapital“ sowie den strategischen Schwerpunktbereich „Governance & Ethik“. Immer dann, wenn die Eignung von Managementansätzen stärker von den Produktionsbedingungen, dem Produktportfolio oder regulatorischen Anforderungen abhängt, haben die Marken die Leitung. Dies gilt insbesondere für die im strategischen Schwerpunktbereich „Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft“ identifizierten wesentlichen Themen sowie für „Faire

Arbeitsbedingungen“. Wichtig für TRATON sind der ständige Austausch und die aktive Zusammenarbeit der Wissensträger im Konzern. Dies zu koordinieren, ist die Aufgabe des TRATON Sustainability Board.

Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft

Der sich wandelnde Transportsektor ist ein Schlüsselement der klimazielerorientierten Transformation. Klimaschutz ist eines der Ziele für die Aktivitäten der TRATON GROUP im Bereich Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft. Deshalb hat TRATON im Jahr 2022 ein Umwelt-Compliance-Management-System (Environmental Compliance Management System – ECMS) implementiert. Im Rahmen des ECMS sind die Gesellschaften der TRATON GROUP angewiesen, in allen Bereichen ihres Geschäftsbetriebs und über den gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte und Dienstleistungen hinweg sich mit Umweltmanagement zu befassen, um ihre Umweltauswirkungen zu minimieren. Das ECMS ist eine Weiterentwicklung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001. Die Integration des Compliance-Aspektes soll die Einhaltung geltender Verordnungen sicherstellen, potenzielles Fehlverhalten aufdecken und der Verhinderung eines solchen Fehlverhaltens in Zukunft dienen.

Dekarbonisierung

TRATON ist bestrebt, einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors zu leisten. Mit Blick auf die Realisierung einer ganzheitlichen Dekarbonisierung betrachten und analysieren die Marken der TRATON GROUP die Emission von Treibhausgasen (THG) für die Scopes 1–3.

Dazu arbeiten alle Marken der TRATON GROUP mit mehreren TRATON-Zentralfunktionen zusammen. Die TRATON GROUP hat sich nachdrücklich zu einer weiteren Reduzierung der THG-Emissionen ihrer Produkte verpflichtet, damit die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden können und die globale Erderwärmung auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau begrenzt wird. Der wichtigste Hebel für TRATON, einen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel zu leisten, ist die Elektrifizierung des Produktportfolios. Wir messen unseren Fortschritt dabei an der Entwicklung der BEV-Absatz-Quote. Diese Quote beschreibt das Verhältnis von batterieelektrischen und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeugen in Einheiten zur Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge, wobei das Modell MAN eTGE ausgenommen ist.

Die Marken verfolgen eigene THG-Reduktionsprogramme. Dazu hat beispielsweise Scania wissenschaftlich fundierte Klimaziele für das Unternehmen verabschiedet, die von der Science Based Targets Initiative (SBTi) 2020 offiziell bestätigt wurden. Im Rahmen dieser Bestrebungen plant Scania, die CO₂-Emissionen aus dem eigenen Betrieb bis 2025 im Vergleich zu 2015 in absoluten Zahlen um 50% (Scope 1 und 2) zu senken und die Emissionen der Scania-Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um 20% pro Kilometer zu reduzieren (Intensitätsziel, Scope 3, Kategorie 11). Im April 2023 haben Scania und Northvolt eine gemeinsam entwickelte Batteriezelle für den Schwerlastverkehr vorgestellt. Bereits seit September 2023 werden Batteriezellen in Nordschweden in der Gigafabrik Northvolt ETT gefertigt und bei Scania in einer neuen, 18.000 m² großen Fabrik in Södertälje zu Batteriepacks zusammengesetzt. Dadurch ebnen wir den Weg für die Serienfertigung von Premium-Elektro-Lkw von Scania zum Einsatz für den regionalen Transport.

Schon 2022 hat Scania die Dekarbonisierungsziele in der Lieferkette weiter konkretisiert. Demnach sollen bis zum Jahr 2030 in der Scania-Produktion in Europa 100% grüne Batterien, 100% grüner Stahl, 100% grünes Aluminium und 100% grünes Gusseisen verwendet werden. Scania definiert „grün“ als die Beseitigung der Hauptemissionsquellen durch den Einsatz von neuen Technologien, grünem Strom und/oder recycelten Materialien. Im Jahr 2023 hat Scania Fortschritte bei der Dekarbonisierung der Lieferkette gemacht und den ersten Auftrag für grünen Stahl vergeben. Durch den Vertrag mit H2 Green Steel erhält Scania nachhaltig produzierten Stahl für den Bau von Lkw. Damit kann das Unternehmen einen weiteren großen Schritt hin zur Verbesserung der Klimabilanz seiner Fahrzeugproduktion machen. Die Produktion wird 2025 im neuen Werk von H2 Green Steel in Nordschweden aufgenommen. Geliefert werden die nachhaltig gefertigten Materialien ab 2027. Darüber hinaus unterzeichneten Scania und SSAB im Jahr 2023 eine Absichtserklärung zur Dekarbonisierung aller Stahllieferungen von SSAB zur Verwendung in den schweren Fahrzeugen von Scania ab dem Jahr 2030.

Bereits 2021 trat MAN der SBTi bei. Die kurzfristigen Ziele des Unternehmens wurden im Jahr 2022 validiert. Im Rahmen seines Bekenntnisses zur SBTi-Kampagne „Business Ambition for 1.5°C“ will MAN bis spätestens 2050 treibhausgasneutral sein. Das Unternehmen plant, die Validierung seines Netto-Null-Ziels von der SBTi einzuholen, sobald die SBTi die Vorlage von Zielen durch Automobilhersteller wieder zulässt. Zu den kurzfristigen Zielen gehören die Reduzierung der absoluten THG-Emissionen an den weltweiten Standorten des Unternehmens (Scope 1 und 2) um 70% bis 2030 im Vergleich

zum Basisjahr 2019 und eine Reduzierung der Flotten-THG-Emissionen pro Fahrzeugkilometer bei den bereits beim Kunden im Einsatz befindlichen Lkw, Bussen und Transportern von MAN (Scope 3) um 28% im selben Zeitraum. Im Jahr 2022 hatte MAN beschlossen, ein Werk für die Produktion von Batterie-Packs in Nürnberg anzusiedeln. Die Grundsteinlegung für den Bau begann Ende 2023. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen soll die Batterieproduktion 2025 auf der neuen Produktionsanlage hochgefahren werden.

Navistar hat im Berichtsjahr eine vollständige CO₂-Bilanz für 2022 aufgestellt. Dabei wurden die Emissionen in allen Scopes gemessen. Im Berichtsjahr hat sich Navistar verpflichtet, auf Grundlage dieser Messungen wissenschaftsbasierte Ziele zu entwickeln, die mit den SBTi-Kriterien im Einklang stehen, und diese Ziele zur Validierung vorzulegen. Navistar beabsichtigt, diese Ziele zeitnah nach der Veröffentlichung der SBTi-Leitlinien für die Berechnung der Ziele für den Automobilsektor vorzulegen. Navistar hat 2023 darüber hinaus die Energieeffizienz als Kriterium in seinen Jahresbonus aufgenommen. Mit dieser Kennzahl misst Navistar die Energieintensität (Energieverbrauch pro Produktionseinheit) der wichtigsten Anlagen. Sie wird 5% der Gesamtanreize des Unternehmens ausmachen. Die Energieintensität steht in direktem Zusammenhang mit der Verringerung der CO₂-Emissionen, da auf Scope-2-Emissionen der größte Anteil direkten und indirekten Emissionen im Produktionsprozess von Navistar entfällt.

Auch VWTB hat die Bestrebungen zur Dekarbonisierung im Jahr 2023 fortgesetzt. Das Ergebnis dieser Bestrebungen war die Senkung des Strom- und Erdgasverbrauchs durch die Umstellung des Beleuchtungskonzepts in den Produktionsanlagen und die Steigerung der Effizienz von Kühlsystemen. Darüber hinaus stammt etwa 71% des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen, was den Ausgleich von Scope-2-THG-Emissionen ermöglicht. Zertifiziert wurde dies vom Interstate Renewable Energy Council (I-REC). Im Einklang mit der Dekarbonisierungsstrategie wurde die Messung und Überwachung der THG-Emissionen verbessert, mithilfe der Berücksichtigung einer Diagnose der Aktivitäten, der Anpassung an die Methodik des GHG Protocol und eines von Dritten verifizierten Kohlenstoffinventars. VWTB hatte sich verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um seine THG-Emissionen in Scope 1 und 2 bis 2023 um 5% gegenüber 2021 zu reduzieren. Mit einer Reduktion von 10,7% konnte dieses Ziel übererfüllt werden. Es wurde insbesondere, durch die Einführung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, die Verpflichtung zur Verwendung von Ethanol in der Fahrzeugflotte (flex-Kraftstoff) und die Steigerung der Energieeffizienz im Werk Resende in Brasilien erreicht.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau des öffentlichen Ladenetzes für batterieelektrische schwere Lkw und Fernbusse. Mit einer neuen Dienstleistungsgesellschaft, der TRATON Charging Solutions AB, bietet die TRATON GROUP den Kunden ihrer Marken seit 2023 Zugang zu Ladestationen. Der Dienstleister umfasst ein Netz öffentlicher Ladestationen in zwölf Ländern Europas und bündelt Vertragsabschluss, Rechnungsstellung, Routenplanung und Nutzungsinformationen unter einem Dach. TRATON möchte damit dazu beitragen, den wachsenden Bedarf an Lademöglichkeiten außerhalb der Betriebshöfe zu decken, der mit dem Anstieg elektrischer Nutzfahrzeuge einhergeht.

Einer der ersten direkt beauftragten Ladepunktbetreiber ist Milence, das Gemeinschaftsunternehmen von TRATON, Daimler Truck und Volvo Group. Milence plant bis 2027, mindestens 1.700 mit Ökostrom betriebene Hochleistungsladepunkte an oder in der Nähe von Autobahnen sowie in Logistikzentren in Europa aufzubauen und zu betreiben. Im Dezember 2023 hat Milence an einem Lkw-Parkplatz in Venlo in den Niederlanden die erste Phase der ersten Ladestation gestartet. Diese Ladestation besteht aus vier Ladebuchten. Die zweite Phase und weitere Ladestationen werden in 2024 in ganz Europa eröffnet.

Die Priorität der TRATON GROUP im Rahmen ihrer Dekarbonisierungsstrategie ist es, sich auf vollelektrische Fahrzeuge zu konzentrieren. Als Teil unserer Strategie haben wir uns das Ziel gesetzt, dass bis 2030 in den relevanten Regionen (EU27+3, USA und Kanada) rund die Hälfte unserer jährlichen Neuverkäufe emissionsfreie Fahrzeuge sind¹. Dieses Ziel steht unter dem Vorbehalt, dass die notwendigen Rahmenbedingungen, wie z. B. der Ausbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur, vorhanden sind.

MAN hat den Verkauf des ersten schweren Elektro-Lkw gestartet. Es ist ein weiterer Meilenstein in der Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Rund 700 Bestellungen und Bestellanfragen liegen insgesamt vor. Der überwiegende Teil entfällt auf die Großserienproduktion, die ab 2025 im MAN-Werk München startet. Erste Fahrzeuge werden bereits 2024 an Kunden ausgeliefert.

Außerdem hat MAN 2023 den Verkauf einer 10-Meter-Version des Lion's City E gestartet. Der 10-Meter-Bus vervollständigt die vollelektrische City-Bus-Familie mit ihren 12- und 18-Meter-Varianten.

¹ Siehe BEV-Absatz-Quote in der Tabelle „Auftragseingang und Absatz TRATON Operations nach Ländern“ im Abschnitt „Ertragslage“.

Navistar arbeitet auch zukünftig mit Kunden, politischen Entscheidungsträgern und anderen Parteien zusammen, um die Elektrifizierung seines Marktes voranzutreiben. Hierzu gehört die Zusammenarbeit mit der US-Umweltschutzbehörde (US Environmental Protection Agency, EPA) und anderen Regulierungsbehörden der USA. So soll sichergestellt werden, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen im Bereich der schweren Straßenfahrzeuge in der Politik angemessen Berücksichtigung finden. Von Relevanz ist hier vor allem die aktuelle Arbeit der Umweltschutzbehörde an der dritten Phase der Treibhausgasregulierung sowie ihrer Anreizprogramme für die Elektrifizierung von Fahrzeugen. Darüber hinaus wurde mit einem Element des Jahresbonus von Navistar die Bereitschaft von Händlern gemessen, Elektrofahrzeuge zu verkaufen und zu befürworten. Navistar ist bestrebt, beim Absatz auf dem US-Markt bis 2030 eine Quote von 50% und bis 2040 von 100% neuer batterieelektrische Fahrzeuge zu erreichen.

VWTB hat am Standort Resende 2019 das innovative e-Konsortium gegründet. Die Hauptaufgabe des e-Konsortiums besteht darin, den Kunden von VWTB neben dem Produkt selbst auch die gesamte betriebliche Infrastruktur bereitzustellen sowie Dienstleistungen zu erbringen, u. a. Leistungen im Bereich Nachhaltigkeitsmanagement. Ziel ist es, eine umfassende Unterstützungsstruktur für Elektro-Lkw zu entwickeln und am Standort zu etablieren, von der Fahrzeugherstellung über den Aufbau der Ladeinfrastruktur bis hin zum Management des Lebenszyklus der Batterie.

Kreislaufwirtschaft

Im Rahmen ihres Engagements für die Nachhaltigkeit des Transportsektors setzt die TRATON GROUP auch auf das Konzept der Kreislaufwirtschaft. Da ein wesentlicher Teil der Industrieemissionen aus der Nutzung von Ressourcen wie Stahl, Aluminium und Chemikalien resultiert, hat die Steigerung der Ressourceneffizienz eine hohe Bedeutung, insbesondere über das Recycling von Rohstoffen und die Verlängerung von Lebenszyklen. Im Jahr 2023 hat die TRATON GROUP ein Drei-Säulen-Konzept für die Kreislaufwirtschaft beschlossen. Wesentliche Bausteine sind Maßnahmen, Strategie und Denkweise. Der erste Baustein zielt darauf ab, die bestehenden Wiederaufbereitungsaktivitäten auszubauen und eine stärkere Integration innerhalb des Konzerns zu erreichen. Dazu gehört auch der Aufbau eines gemeinsamen Logistiknetzes, um Synergiepotenziale zu realisieren. Die zweite Komponente dient dazu, die Erarbeitung geeigneter konzernweiter Ziele und entsprechende KPIs zur Messung des Fortschritts voranzutreiben. Der dritte Baustein hat den Aufbau konzernweiter Design-Grundsätze und eine an den Ideen der

Kreislaufwirtschaft ausgerichtete Denkweise (Circular First) zum Ziel. Dadurch soll die Umsetzung von Kreislauffähigkeit in der Produktentwicklung und im Produktmanagement unterstützt werden. Der Start dieser Initiativen wurde vom TRATON Sustainability Board genehmigt und sollen bis Ende 2024 umgesetzt werden.

TRATON ermutigt zudem die strategischen Partner auf Markenebene, an Konzepten zu arbeiten, die es dem Konzern ermöglichen, sowohl in den vor- als auch in den nachgelagerten Stufen unserer Wertschöpfungskette Verantwortung zu übernehmen und den Austausch von Best Practices zwischen den Marken zu fördern. Eine zentrale Plattform dafür ist die TRATON Sustainability Leadership Group.

Schon heute ergreifen unsere Marken Initiativen für eine stärker an Kreisläufen orientierte Produktion. Scania konzentriert sich auf die Verlängerung der Lebensdauer von Produkten, die Wiederaufbereitung von Ersatzteilen und die Förderung des Recyclings am Ende der Produktlebensdauer. Eine besondere Herausforderung bei der Steigerung der Ressourceneffizienz und der gleichzeitigen Elektrifizierung des Transportsektors ist die Recyclingfähigkeit von Batteriezellen. Scania und die Northvolt AB, Schweden, haben eine kontinuierliche Partnerschaft im Bereich der Entwicklung und Kommerzialisierung der Batteriezellentechnologie für schwere Fahrzeuge. Gemeinsam investieren sie in die europäische Wertschöpfungskette für die Batterieherstellung, von der Verarbeitung von Rohstoffen über die Produktion von Batteriezellen und -systemen bis hin zum Aufbau einer Recycling-Infrastruktur.

MAN hat folgende Hauptziele für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft definiert: (1) die Schließung des Materialkreislaufs, (2) die Optimierung der Lebensdauer von Produkten und Komponenten und (3) die Verbesserung der Produktnutzung und -verwertung. Aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wurde die Erarbeitung von Möglichkeiten für eine Zweitnutzung (d. h. in einem anderen Fahrzeug) oder für einen zweiten Einsatzbereich (d. h. in einer anderen Anwendung, z. B. als mobiler Energiespeicher) von gebrauchten Batterien vor dem Recycling auch 2023 in der Forschung bei MAN beleuchtet. Die intelligenten digitalen Dienstleistungen von MAN unterstützen ebenfalls den Übergang zu einer stärkeren Verankerung in der Kreislaufwirtschaft. So hilft das proaktive Wartungs- und Reparaturmanagementsystem MAN ServiceCare dabei, Verschleißteile zum richtigen Zeitpunkt auszutauschen, um größere Funktionsausfälle bei Fahrzeugen zu verhindern und so deren Lebensdauer zu optimieren. Darüber

hinaus wurden im Berichtsjahr Upgrades für digitale Fahrprogramme weitergeführt, mit denen die Auslastung der Fahrzeuge verbessert wird, ohne dass Werkstattaufenthalte oder die Installation neuer Hardware erforderlich sind. Ermöglicht wird dies durch die Nachrüstlösung MAN Now, die auf einer flexiblen Over-the-Air-Technologie basiert.

Bereits 2021 hatte VWTB mit der Universität des Bundesstaates Rio de Janeiro (UERJ) eine Zusammenarbeit im Projekt „UERJ Circular“ gestartet. Das Projekt zielt darauf ab, Studien, Forschungen und Maßnahmen zu entwickeln, die die Kreislauffähigkeit der vom Unternehmen entwickelten Prozesse und Produkte fördern. Im Jahr 2023 wurden in diesem Rahmen 18 Mitarbeiter von VWTB im Bereich kreislauffähiges Design an der UERJ geschult. Außerdem wurde die Entwicklung von Projekten mit Fokus auf Kreislaufwirtschaft im Automobilsektor gestartet.

Scania hat für sich konkrete Ziele formuliert, um die Wiederverwendung und das Recycling in der Produktion zu steigern. So soll bis 2025 die Menge an nicht recyceltem Abfallmaterial im Vergleich zu 2015 um 50% reduziert werden. Die Wiederaufbereitung von gebrauchten Teilen ist dabei ein wichtiger Teil des Kreislaufgedankens. Hierbei werden Teile aus der Wertschöpfungskette zurückgeführt, um sie wiederaufzubereiten und über das Scania-Servicenetz zu verkaufen oder in Produktionsprozessen wiederzuverwenden.

MAN bereitet gebrauchte Teile wie Motoren, Kühlwasserpumpen, Kurbelwellen, viele verschiedene Teile für das Laden und Kühlen sowie Antriebsstrangkomponenten auf und vermarktet sie wieder unter der Marke MAN Genuine Parts ecoline. Im Jahr 2023 wurden ca. 53.255 ecoline-Teile aufbereitet und verkauft, ein Rückgang um 17%. Dies ist u. a. auf Qualitätsverbesserungen, Altteile- bzw. genereller Teileverfügbarkeit zurückzuführen. Der Umsatz im ecoline-Teilgeschäft konnte durch die Aufbereitung hochwertiger Fahrzeugkomponenten um 9% gesteigert werden. Darüber hinaus hat MAN im Februar 2023 das REVAMP-Projekt gestartet. Mit dem Projekt soll die Automatisierung von Prozessen für die Beurteilung des Zustands von gebrauchten Fahrzeugbatterien gefördert werden. Basierend auf diesem Wissen sollen Batterien für eine spätere Verwendung im Fahrzeug (Zweitnutzung) oder für andere Zwecke (zweiter Einsatzbereich) wirtschaftlich aufbereitet werden. Ein Konsortium aus neun Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft ist in dieses Projekt eingebunden, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) finanziert wird. Das Konsortium steht unter der Leitung von MAN Truck & Bus.

Navistar konzentriert sich im Bereich der Ressourceneffizienz auf die Wiederaufbereitung von gebrauchten Teilen. Das Unternehmen sammelt gebrauchte Teile mithilfe von vier zentralen Einrichtungen. Hier werden zunächst die Teile bewertet, die für die Wiederaufbereitung vorgesehen sind. Anschließend werden sie über ein Netzwerk aus rund 50 Lieferanten wiederaufbereitet. Die wiederaufbereiteten Teile („ReNEWed“) werden über das Ersatzteilvertriebsnetz vertrieben und auf diese Weise einem neuen Produktlebenszyklus zurückgeführt. Mehr als 3.000 verschiedene Typen von Einzelteilen werden im Rahmen dieses Prozesses regelmäßig wiederaufbereitet. Im Berichtszeitraum hat Navistar einen neuen Rückwärtslogistikprozess in einer fünften zentralen Einrichtung eingeführt. Sie stellt die Sammlung von Batterien für Elektrofahrzeuge sowie die kommerzielle Vermarktung der ReNEWed-Version solcher Batterien für den Einsatz im Garantieaustausch sicher.

Im Berichtsjahr hat VWTB weiter an der Verbesserung seines Wiederaufbereitungsportfolios und der Steigerung des Umsatzes mit mehr als 74 (Vorjahr: 71) wiederaufbereiteten Teilen gearbeitet. Zu den weiteren Bemühungen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft gehörte das Upcycling von Textilabfällen für das Sozialprojekt von Volkswagen, bei dem Näherinnen neue Materialien herstellen.

Menschen & Diversität

Die Attraktivität und Innovationskraft einer Organisation hängt im Wesentlichen davon ab, wie gut sie die individuellen Fähigkeiten ihrer Mitarbeiter erkennt und nutzt. Gerade vor dem Hintergrund des fortschreitenden Strukturwandels in der Arbeitswelt wird Vielfalt in Bezug auf die Tätigkeitsprofile und Qualifikationen der Mitarbeiter immer wichtiger. Die Bereitstellung der richtigen Kompetenzen ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die TRATON GROUP. TRATON ist auf qualifizierte und motivierte Mitarbeiter angewiesen. Wir wollen unseren Mitarbeitern ein sicheres und attraktives Arbeitsumfeld bieten, in dem sie ihr volles Potenzial entfalten können.

Diversität & Inklusion

TRATON steht für Chancengleichheit für alle. Wir dulden keine Diskriminierung aufgrund von ethnischer oder nationaler Herkunft, Geschlecht, Geschlechtsidentität, Religion, Weltanschauung, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung, Hautfarbe, politischer Einstellung, sozialem Hintergrund oder sonstiger gesetzlich geschützter Merkmale. Wir begrüßen Vielfalt, fördern aktiv Inklusionsbemühungen und schaffen ein Umfeld, in dem die Einzigartigkeit jedes Mitarbeiters im Interesse des Unternehmens wertgeschätzt wird.

TRATON hat die Kernprinzipien von Vielfalt und Inklusion in seiner Unternehmenskultur und allgemeinen Strategie verankert. Unsere Selbstverpflichtung für eine vielfältige und integrative Belegschaft haben wir untermauert, in dem wir die Charta der Vielfalt im Jahr 2017 unterzeichnet haben und 2020 Mitglied der „Charta der Vielfalt“ in Deutschland wurden. Nachdem auch MAN bereits 2017 die Charta der Vielfalt in Deutschland unterzeichnet hatte, wurde die Charta 2023 auch in Österreich und Frankreich unterzeichnet. Die Charta ist eine unternehmerische Initiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen. Ihre Zielsetzung ist es, Anerkennung, Wertschätzung und Integration von Vielfalt in die Unternehmenskultur zu fördern. Im Februar 2023 hat die TRATON GROUP eine Verpflichtung zur Förderung von Vielfalt und Inklusion bei TRATON unterzeichnet. Diese Verpflichtung bildet markenübergreifend die Grundlage zur weiteren Verbesserung der Arbeitsplatzkultur in der gesamten TRATON GROUP. Sie beschreibt unsere gemeinsamen Verantwortlichkeiten, Verpflichtungen und Maßnahmen.

Das aus Vertretern aller Marken zusammengesetzte Team für Vielfalt und Inklusion im Konzern soll unsere gemeinsame Strategie, Vision, Aktivitäten und Einhaltung von KPIs für Vielfalt und Inklusion in der ganzen TRATON GROUP sicherstellen. Für das Diversitätsmanagement sind für jede Marke spezifische Teams verantwortlich. Im Einklang mit der Konzernstrategie für Vielfalt und Inklusion führen sie eine Vielzahl an Maßnahmen und Initiativen durch. Um ein umfassendes Bild über die Haltung unserer Mitarbeiter zum Themengebiet Vielfalt und Inklusion zu erhalten, hat TRATON die jährliche Mitarbeiterbefragung drei Fragen zur Wahrnehmung von Vielfalt und Integration erweitert. Diese Fragen bilden den Index für Vielfalt und Integration [0–100] ab, bei dem wir im Jahr 2023 eine Gesamtpunktzahl von 79,9 und im Jahr 2022 von 80,5 erreicht haben.

Die Beschäftigung und Förderung von Mitarbeitern mit einem möglichst breiten Spektrum an Fähigkeiten, Kenntnissen, Hintergründen und Erfahrungen sind in der TRATON GROUP wichtige Bausteine zur Förderung einer inklusiven Unternehmenskultur. Sie wird als Voraussetzung für den Geschäftserfolg betrachtet. Grundsätzlich werden unsere Mitarbeiter anhand ihrer Qualifikationen und Fähigkeiten ausgewählt, eingestellt und gefördert. Diese Vorgehensweise ist in unserem Skill-Capture-Ansatz verankert, der die Strategie und Methodik der TRATON GROUP für Vielfalt und Inklusion beschreibt. Dieser Ansatz zielt darauf ab, Managementteams und Mitarbeiter durch eine kontinuierliche Sensibilisierung mit Blick auf Vielfalt und Integration weiterzuentwickeln. Durch Maßnahmen und Verantwortungsübertragung werden Werte geschaffen. Dieser systematische Ansatz hilft zudem Führungskräften bei der Zusammenarbeit mit ihren Mitarbeitern.

Im Jahr 2023 hat VWTB weitere Maßnahmen ergriffen, um auch ihre Stakeholder in die Verbreitung der Kultur von TRATON für Vielfalt und Inklusion einzubinden. Dabei wurde der Skill Capture Ansatz bei den Partnern im Produktionssystem Consórcio Modular am Standort Resende in Brasilien gefördert. Das Management von Scania nutzt den Skill-Capture-Ansatz um Vielfalt, Gleichberechtigung und Inklusion zu fördern sowie ein Zugehörigkeitsgefühl zu entwickeln. Der Ansatz dient den Mitarbeitern als Leitlinie und legt den Fokus verstärkt auf dessen Integration in alle betrieblichen Aspekte. Er wird von sogenannten Ambassadors und Fortschrittsberichten („Revisits“) flankiert. Die Fortschrittsberichte verdeutlichen einen globalen Fokus auf die Einstellung von Mitarbeitern, inklusive Arbeitsweisen, Teambildung und Mentoring, was zu einem Austausch von gemeinsamen Best Practices geführt hat. Im 2. Quartal 2023 hat Scania ein Projekt zur Überprüfung des Skill-Capture-Ansatzes gestartet, das darauf abzielt, Vielfalt und Inklusion unter genauer Berücksichtigung der Geschäftsergebnisse in der gesamten Organisation zu verbessern. Einbezogen wurden interne und externe Stakeholder. Dies ist ein entscheidender Erfolgsfaktor.

Um Chancengleichheit für Frauen und Männer bei der Besetzung von Führungspositionen zu schaffen, haben die Marken der TRATON GROUP eine Vielzahl von Ansätzen und Initiativen verankert und bezogen auf ihre Bedürfnisse individuelle Lösungen entwickelt. TRATON hat sich das Ziel gesetzt, einen Anteil von 20% Frauen in Führungspositionen bis 2024 und einen Anteil von 30% bis 2029 zu erreichen. Mit einer Quote von 21,5% für das Berichtsjahr 2023 wurde das erste Zwischenziel bereits erreicht. Für die Realisierung der Chancengleichheit unterstützen wir potenzielle Kandidatinnen auf dem Weg in eine Führungslaufbahn durch Personalentwicklungsmaßnahmen wie dem Mentoring-Programm und einem Orientierungsprogramm. Neue Führungskräfte werden geschult, um alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unternehmensweit für das Thema Chancengleichheit zu sensibilisieren.

Um Frauen in ihrer beruflichen Karriere zu unterstützen, verwendet MAN in der internen wie externen Kommunikation Frauen als Vorbilder. MAN hat in Kooperation mit dem FC Bayern ein Female Empowerment Networking Event mit rund 80 Teilnehmerinnen veranstaltet. Dabei tauschten sich Studentinnen und Mentorinnen des Bayern-Mentoring-Programms, das Mädchen und jungen Frauen unterstützt, sowie Mitarbeiterinnen von MAN und des FC Bayern über ihre Erfahrungen und Erkenntnisse aus. Bei Navistar haben rund 140 Frauen das Führungskräfteentwicklungsprogramm über das Empowering Women Network absolviert. Dabei handelt es sich um ein virtuelles Weiterbildungsprogramm,

mit dem die Defizite in den Weiterentwicklungsmöglichkeiten von Frauen abgebaut werden sollen.

2023 hat MAN die We@MAN-Reihe gestartet. Dabei erörterten Mitglieder der obersten Führungsebene des Unternehmens relevante Themen mit Gruppen von Mitarbeitern aus verschiedenen Bereichen. Bis Ende 2024 sind zu verschiedenen Themen Sitzungen mit allen Vorstandsmitgliedern geplant. Talking Diversity ist ein weiteres Kommunikationsformat, um mit den Mitarbeitern über Themen der Vielfalt zu sprechen. Im Jahr 2023 beschäftigten sich die Teilnehmer mit Themen wie geschlechtsspezifische Stereotypen am Arbeitsplatz, oder Teilzeitarbeit. Auch Auszubildenden nahmen von Anfang an an Workshops teil, um mehr über Vielfalt und Inklusion zu erfahren.

Mathias Carlbaum, President und CEO von Navistar, hat auch 2023 die Initiative CEO Action for Diversity & Inclusion unterstützt. Dabei handelt es sich um ein von Vorstandsvorsitzenden geleitetes unternehmerisches Bekenntnis im Wirtschaftssektor, um Vielfalt und Inklusion am Arbeitsplatz sowie in der Gesellschaft zu fördern. Darüber hinaus hat das Team von Navistar für Vielfalt, Gleichberechtigung und Inklusion eine Stelle geschaffen, zuständig für die Personalrekrutierung nach Vielfaltsaspekten sowie eine zur Erweiterung der Kommunikation im Bereich Vielfalt, Gleichberechtigung und Inklusion.

Bei VWTB wurde eine Vereinbarung mit der Gewerkschaft und dem Betriebsrat über das Women Protection Program getroffen, bei dem es unter anderem um Arbeitsplatzsicherheit, psychologische und soziale Unterstützung sowie Rechtshilfe für Frauen in schwierigen Situationen geht. Mithilfe von Analysemethoden werden für jede Abteilung individuelle Pläne entwickelt, um die strategischen Ziele besser zu verankern und umzusetzen, wobei Vielfalt in allen Dimensionen angestrebt wird.

Bildung & Humankapital

TRATON Human Resources verfolgt den Ansatz, für gleiche Bedürfnisse, gleiche Lösungen bereitzustellen. Unter Berücksichtigung der markenspezifischen Besonderheiten sollen auf diese Weise Synergien genutzt und ein Mehrwert für TRATON geschaffen werden. Hierzu treffen sich die Chief Human Resources Officers (CHROs) der TRATON SE und der Marken monatlich, um die strategische Ausrichtung festzulegen sowie die vereinbarten konzernweiten Aktivitäten zu besprechen.

Es wurden sechs Themen für die strategische und operationelle Ausrichtung formuliert, die durch ein markenübergreifendes Projektteam umgesetzt werden:

- Austausch unter Mitarbeitern
- Kompetenzen und Lernen
- Mitarbeiterführung, Kultur und Wandel
- Digitalisierung
- Vergütung und Zuwendungen
- Vielfalt & Inklusion

Diese sechs strategischen Schwerpunktthemen werden im People and Culture Strategy Execution Committee organisiert. Damit die operationellen Bedürfnisse erfüllt werden, besteht eine Verbindung zu HR Business Operations. Die Verantwortlichkeit des People and Culture Strategy Execution Committee für die Koordinierung aller Projektteams wechselt zwischen den Marken. Damit soll eine konzern einheitliche Denkweise gefördert werden. MAN hat die Federführung im ersten Jahr übernommen.

Die grundlegende Prämisse für alle Schwerpunktbereiche ist das Leitmotto „Group first“. Wir erzielen eine Wertschöpfung für das Unternehmen durch markenübergreifende Zusammenarbeit, zielgerichtete gemeinsame Prioritäten und eine konsistente Umsetzung. In jedem Projektteam sind Kollegen aller Marken vertreten. Die Teams arbeiten auf der Grundlage eines gemeinsamen Bekenntnisses für die TRATON GROUP zusammen, wobei die unterschiedlichen Perspektiven aller Beteiligten respektiert und offen begrüßt werden. Ihre Arbeit basiert auf den gemeinsamen Grundsätzen, auf die sich die CHROs verständigt haben.

Für die operative Umsetzung und Unterstützung für den Geschäftsbetrieb hat Human Resources eine Projektstruktur geschaffen, deren Motto „one face to the customer“ ist. Dieser einheitliche Außenauftritt unterstützt alle personalbezogenen Bedürfnisse der Konzernfunktionen.

Im Berichtsjahr hat sich Scania auf die Einrichtung von ganzheitlichen Prozessen als Grundlage für die Umsetzung des neuen globalen Personalsystems konzentriert. Entwicklungsplanung und Fortbildung sind zwei der globalen Personalprozesse zur Entwicklung von Fähigkeiten und zur Förderung von Talenten. Damit soll sichergestellt werden, dass Scania die richtigen Mitarbeiter und Kompetenzen stets bedarfsgerecht zur Verfügung

hat. Über die Scania Academy bietet das Unternehmen eine Reihe von Programmen an, die darauf abzielen, das Wissen und die Kompetenz der Mitarbeiter für die sich dynamisch entwickelnde Transportbranche zu fördern. Dazu zählen Umschulungsinitiativen, bei denen Mitarbeiter ohne vorherige Erfahrung in einem bestimmten Bereich auf Entwicklungspfade gebracht werden, die den Übergang des Einzelnen zu einer neuen Karriere im Unternehmen ermöglichen. Mit einer unternehmenseigenen Akademie ist Scania in der Lage, die erforderliche Kultur und die notwendigen Kompetenzen im Einklang mit den sich ständig ändernden Geschäftsanforderungen kontinuierlich zu fördern. Höchste Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die Programme für Mitarbeiterführung. Sie reichen von Konzepten für Nachwuchsführungskräfte über alle Managementlevel bis zur Führungsebene. Hierzu wurden Partnerschaften mit Business Schools etabliert. Neben der individuellen Kompetenzentwicklung bietet die Scania Academy auch Konzepte zur kontinuierlichen Optimierung der Effektivität im Team durch das Konzept der Scania-Teamfabrik. Außerdem wird weiterhin großer Wert auf Lernforschung gelegt, zum Beispiel durch die Integration von entsprechenden Plattformen in die Lernsystemlandschaft des Unternehmens.

Bei MAN vermitteln interne Experten spezifische Fachkompetenzen und sorgen so für einen systematischen Wissenstransfer und die Schulung der Mitarbeiter. So dienen die E-mobility Experience Days der Schulung von Mitarbeitern, die im Vertrieb im Bereich Elektromobilität tätig sind. Alle in der Produktion tätigen Mitarbeiter werden mit Blick auf die technischen Veränderungen in der Fertigung und die besonderen Anforderungen der Hochvolttechnik geschult. Darüber hinaus erfordern weltweite strategische und technologische Innovationen wie emissionsfreie Mobilität, Digitalisierung und Automatisierung gezieltere Qualifizierungen und neue Lernformen. Die MAN Academy hat ihr Qualifizierungsangebot 2023 erweitert, um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen. Bei MAN liegt der Fokus der Aufstiegs- und Anpassungsqualifizierung (Upskilling und Reskilling) weiterhin stark auf der Kompetenzentwicklung in den Bereichen alternative Antriebe, Automatisierung, autonomes Fahren, Data Science und Softwareentwicklung sowie neue Arbeitsmethoden. Wichtig für alle Qualifizierungsinhalte war auch die Digitalisierung von Lernformaten, insbesondere die Implementierung von externen digitalen Lernplattformen.

Navistar bietet Entwicklungsmöglichkeiten für eingestellte Hochschulabsolventen wie das FALD-Programm (Finance and Accounting Leadership Development). Bei diesem Programm handelt es sich um ein dreijähriges Vollzeit-Rotationsprogramm zur Erkundung einer Karriere im Finanz- und Rechnungswesen. Es umfasst das Mentoring und die

Interaktion mit Führungskräften, die Unterstützung bei den Studiengebühren und die Möglichkeit, den Standort zu wechseln. Derzeit ist das Programm auf rund 30 Teilnehmer ausgelegt, zehn pro Jahr. Im Berichtsjahr hat Navistar die Navistar University wiedereingeführt, ein Team für die Talententwicklung eingestellt und eine Lernsystemlandschaft aufgebaut. Die Navistar University ist nun ein unverzichtbares Tool zur Weiterentwicklung der Kultur und der Führungskompetenz im Unternehmen. Schwerpunkte der Navistar University sind die Förderung der strategischen Kompetenzen, die Navistar für die Umstellung auf neue Technologien und Prozesse benötigt. Ziele sind eine höhere Innovationskraft und die Fähigkeit, flexibler auf Veränderungen zu reagieren.

Zu den wichtigsten Maßnahmen im Jahr 2023 für Navistar zählten:

- Programme zum Änderungsmanagement, mit denen Mitarbeiter unterstützt werden, effektiv mit Veränderungen umzugehen und wichtige Kompetenzen zu entwickeln, damit sie sich in einem Wirtschaftszweig behaupten können, der sich aufgrund von technologischem Fortschritt und Marktanforderungen kontinuierlich weiterentwickelt.
- Programme für die Führungskräfteentwicklung, mit denen eine stabile Pipeline an kompetenten Führungskräften sichergestellt werden soll, die das Unternehmen in die Erfolgsspur bringen können.
- Eine Lernstrategie auf Basis einer Lernkultur, die zu Weiterbildung, Innovation und Wissensaustausch anregt und die es dem Unternehmen ermöglicht, wettbewerbsfähig zu bleiben und die sich entwickelnden Bedürfnisse seiner Branche zu erfüllen.
- Die Verbreitung von Unternehmenswerten. Über ihre Lernsystemlandschaft stellt die Navistar University Führungskräften Tools und Ressourcen für die Kommunikation zur Verfügung und stärkt damit die Werte innerhalb ihrer Teams bei Navistar und TRATON.

Die VWTB Academy wurde im Jahr 2023 gestartet, um die technischen und strategischen Kompetenzen des Unternehmens zu stärken. Die Akademie steht derzeit allen Mitarbeitern der VWTB unbegrenzt zur Verfügung und wird durch eine digitale Plattform Success Factors unterstützt. Der Auftakt erfolgte in Brasilien, Mexiko soll 2024 an die Plattform angeschlossen werden. Die organisatorische Architektur wird umgestaltet, um eine lernende Organisation zu fördern. Dazu gehört die Einführung neuer Stellenbeschreibungen, mit denen Wissenserhalt und Wissenstransfer durch lokale Experten gefördert werden soll. Zudem wurde in Zusammenarbeit mit der Stiftung Fundação Grupo Volkswagen ein Programm mit Fokus auf Softwareentwicklung, die sogenannte Code School, ins Leben gerufen, das auf Vielfaltsaspekte bei den Programmteilnehmern abzielt.

Faire Arbeitsbedingungen

Als eines der weltweit führenden Unternehmen in der Nutzfahrzeugindustrie ist TRATON auf qualifizierte und motivierte Mitarbeiter angewiesen. Wir wollen unseren Mitarbeitern ein sicheres und attraktives Arbeitsumfeld bieten, in dem sie ihr volles Potenzial entfalten können. Ermöglicht wird dies durch unsere wertebasierte Kultur der Vielfalt, Offenheit und Transparenz. Wir sind bestrebt, unseren Mitarbeitern attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten. TRATON erkennt das Recht der Mitarbeiter an, Gewerkschaften zu bilden und an Tarifverhandlungen teilzunehmen.

Die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern spielt in den Marken des Konzerns traditionell eine wichtige Rolle. Auf Konzernebene verfügt TRATON über zwei arbeitsrechtliche Foren, den Konzernbetriebsrat der TRATON GROUP und den Betriebsrat der TRATON SE. Mit diesen Gremien soll die multinationale Beteiligung unserer Arbeitnehmervertreter sichergestellt werden. Im Rahmen einer Zusatzvereinbarung mit dem SE-Betriebsrat ermöglicht das Unternehmen sogar die Einladung von Gästen außerhalb der Europäischen Union, sodass Arbeitnehmervertreter aus Standorten in aller Welt an den Sitzungen teilnehmen können. Darüber hinaus sind Vorstand und Arbeitnehmervertreter Teil eines Wirtschaftsausschusses zur Information über wirtschaftliche Fragen auf der Ebene des SE-Betriebsrats. Das Recht der Arbeitnehmer auf Tarifverhandlungen über Arbeitsbedingungen ist international anerkannt. Bei TRATON gibt es Tarifverträge für die Mehrheit der Mitarbeiter in der gesamten Gruppe. Ferner sind die Mitarbeiter mehrheitlich durch Arbeitnehmervertretungen repräsentiert.

Faire Arbeitsbedingungen werden in der Erklärung zu Menschenrechten auf vielfältige Weise hervorgehoben. Diese Grundsatzerklärung gilt für alle Marken der TRATON GROUP. Sie enthält Abschnitte über die Ablehnung von Zwangsarbeit, die Ablehnung von Kinderarbeit und minderjährigen Arbeitskräften sowie die Gleichbehandlung bei der Beschäftigung. Auch die Themengebiete Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen sind Bestandteil der Erklärung. TRATON respektiert das Recht aller Mitarbeiter, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu gründen und ihnen beizutreten, und lehnt jede Form von Diskriminierung aufgrund gewerkschaftlicher Aktivitäten ab. Darüber hinaus unterstreicht die Erklärung zur Menschenrechtspolitik, dass TRATON sich zu seiner Verantwortung für Gesundheit und Sicherheit seiner Mitarbeiter und die kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsumfelds bekennt. Die Einhaltung der Arbeitsschutzanforderungen wird über die Gesundheits- und Sicherheitssysteme der Marken sichergestellt. TRATON ergreift auch die notwendigen Maßnahmen, um die Risiken in allen oben

genannten Bereichen (Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Sklaverei, Missachtung von Arbeitssicherheit, Ungleichbehandlung bei der Beschäftigung, Missachtung der Vereinigungsfreiheit, Vorenthaltung angemessener Löhne) durch regelmäßige Risikoanalysen innerhalb des gesamten Konzerns zu identifizieren und mitigieren.

Bei TRATON standen in den vergangenen Jahren die Arbeitsbedingungen im Fokus, einschließlich flexibler Arbeitszeitmodelle. Ziel des Teilprojekts „Austausch unter Mitarbeitern“ ist es sicherzustellen, dass die Erfahrungen aus dem globalen Einsatz in der gesamten TRATON GROUP geteilt werden und überall verfügbar sind. Zu diesem Zweck kommen Vertreter von TRATON SE, Scania, MAN, Navistar und VWTB regelmäßig zusammen. Dabei werden die bestehenden Richtlinien untereinander abgestimmt, analysiert und gestrafft. Nach der Sprint-Planung im Berichtsjahr 2023 werden im Jahresverlauf 2024 die ersten Maßnahmen erarbeitet.

Scania setzte 2023 den Ausbau der Initiative „Future of Work“ fort. Die Initiative soll flexible und hybride Arbeitsmethoden entwickeln, wobei der Schwerpunkt beim Mitarbeiterwohl liegt. Dieses hybride, zukunftsorientierte Arbeitsmodell bietet eine optimale Kombination aus Telearbeit und Arbeiten vor Ort. In der Pandemie und danach hat Scania Arbeitsmethoden entwickelt, die auf Vertrauen und Transparenz beruhen. Der Schwerpunkt der Initiative „Future of Work“ lag 2023 vor allem auf Vorarbeiten zur Umgestaltung der Arbeitsplätze. Diese sollen künftig stärker an die aktuellen Arbeitsmethoden und Formen der Zusammenarbeit innerhalb des gesamten Unternehmens angepasst werden. Durch die Schaffung eines Netzwerks aus Co-Working-Spaces möchte Scania den Bürobereich in einen attraktiven Ort für die Mitarbeiter umgestalten. Dadurch sollen Zusammenarbeit und Networking gestärkt werden. Darüber hinaus trägt dieses Konzept dazu bei, die Büroauslastung zu erhöhen und eine flexible Bürofläche in angemessener Größe zu erhalten.

Im Berichtsjahr wurden zudem weitere Länder in das 2022 ins Leben gerufene Programm von Scania „Arbeiten aus dem Ausland“ aufgenommen.

Scania verfügt über eine globale Konzernrichtlinie, die Mindeststandards bezogen auf Arbeitszeiten, wöchentliche Ruhezeiten, Urlaub und Arbeitsunfähigkeit für seine Mitarbeiter regelt. Die Richtlinie enthält auch Anforderungen für die Einstellung von Mitarbeitern und die Beendigung von Arbeitsverhältnissen. Auf Grundlage der globalen Scania-Prinzipien für Arbeitsbeziehungen wurde zusammen mit Arbeitnehmervertretern

ein Labor Relations Improvement Program entwickelt. Dabei handelt es sich um ein auf einem Workshop-Konzept basierendes Tool zur Verbesserung des Dialogs zwischen der Unternehmensleitung und den Arbeitnehmervertretern. Das Tool steht dem Unternehmen zur Verfügung. Mit der Einführung wurde im Juni 2023 auf einer Sitzung der obersten Führungsebene begonnen.

Navistar hat im Berichtsjahr weiter daran gearbeitet, das Arbeitsumfeld für die Mitarbeiter zu verbessern. Einige Beispiele dafür sind:

- Anfang 2023 wurde für das Buswerk Tulsa ein neuer Vier-Jahres-Tarifvertrag verhandelt, der Arbeitsplätze sichert und Verbesserungen bei Freizeit, Vergütung und Arbeitsbedingungen vorsieht.
- Im Montagewerk San Antonio wurden 2023 neue Karrierepfade und Lohnerhöhungen eingeführt. Mitarbeiter können ihre Kompetenzen innerhalb des Unternehmens nun besser erweitern und eine sinnstiftende langfristige Karriere gestalten. Das Montagewerk San Antonio und das Vertriebszentrum in Dallas haben die Arbeitspläne flexibler gestaltet, sodass die Mitarbeiter mehr Zeit außerhalb des Arbeitsplatzes gewinnen.

Im Werk für Antriebsstränge in Huntsville sorgt die erfolgreiche Einführung des neuen S13-Motors und T14-Getriebes für die Sicherheit der Arbeitsplätze von Mitarbeitern in Alabama. Dank modernster Werkzeuge und Prozesse können die Mitarbeiter neue Fertigkeiten entwickeln.

Governance & Ethik

TRATON verpflichtet sich zu einer wertebasierten Unternehmensführung, die eine transparente, risikoorientierte und faire Entscheidungsfindung beinhaltet. Ziel hierbei ist, mit den Rechten und Pflichten des Unternehmens im Einklang zu stehen und langfristig Werte für TRATON und seine Stakeholder zu schaffen. Die Einhaltung der geltenden Gesetze und des Code of Conduct, das ist unsere Leitlinie für integriertes Handeln, sind Grundvoraussetzungen dafür. Das Unternehmen stützt sich dabei auf sein Compliance-Management-System und die organisatorischen Compliance-Strukturen, die dafür notwendig sind.

Umweltbewusstes Management und die Einhaltung von Menschenrechtsprinzipien sind für TRATON grundlegend für ein sozial und wirtschaftlich verantwortungsvolles Handeln. Um ihr Engagement für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung zu unterstreichen,

ist die TRATON GROUP seit Oktober 2021 Mitglied des UN Global Compact und hat sich u. a. zu Prinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung verpflichtet. Gemäß den Richtlinien der Initiative berichtet TRATON im Rahmen seiner Verpflichtung zum UN Global Compact regelmäßig über seine Fortschritte in diesen Bereichen.

Wertebasierte Governance

Integrität ist bei TRATON ein Eckpfeiler des unternehmerischen Handelns. Sie bildet die Grundlage für das Renommee der Gruppe, für das Vertrauen unserer Kunden, unserer Geschäftspartner und der Gesellschaft als Ganzes, für das Wohlergehen unserer Mitarbeiter und für unseren langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Der Code of Conduct für Mitarbeiter sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner definieren die daraus abgeleiteten ethischen Grundsätze. Beide Dokumente wurden im Berichtsjahr aktualisiert. Damit sollen die Integrität von TRATON und die Erwartungen bezogen auf Nachhaltigkeit an uns selbst und an unsere Partner noch wirksamer definiert werden. Darüber hinaus vermittelt TRATON seinen Mitarbeitern durch ein zentrales Richtlinienmanagement konzernweit verbindliche Regeln zu inhaltlichen Fragen. Integrität ist auch in internen Prozessen verankert, zum Beispiel als Kriterium für die Auswahl neuer Führungskräfte.

Compliance

Das Compliance Management bei TRATON zielt darauf ab, dass alle Mitarbeiter jederzeit und überall in Übereinstimmung mit ethischen Standards, dem Gesetz und internen Richtlinien handeln. Das Compliance-Management-System von TRATON konzentriert sich auf Wirtschaftskriminalität, insbesondere auf Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprävention, Einhaltung kartellrechtlicher Bestimmungen und Achtung der Menschenrechte. TRATON hat ein konzernweites Compliance- und Integritätsprogramm entwickelt, das dazu dienen soll, Compliance-Verstöße zu verhindern, trotz Präventivmaßnahmen auftretende Compliance-Verstöße möglichst frühzeitig aufzudecken und auf diese Compliance-Verstöße angemessen zu reagieren.

Kommunikation und Mitarbeiterschulung spielen bei der präventiven Compliance- und Nachhaltigkeitsarbeit von TRATON über alle Hierarchieebenen hinweg eine zentrale Rolle. TRATON führt regelmäßig Präsenz- und Online-Schulungen zu Compliance- und Integritätsthemen durch.

Das Compliance-Schulungsprogramm umfasst Module zum Code of Conduct, der Leitlinie des Unternehmens für integriertes Handeln. Im Berichtsjahr wurde eine webbasierte Schulung entwickelt, die künftig von der GRC-Organisation im Zwei-Jahrestakt aktualisiert werden soll und von den betreffenden Mitarbeitern alle zwei Jahre wiederholt werden muss. Mitarbeiter ohne Zugriff auf die webbasierte Schulung erhalten von ihren Vorgesetzten eine persönliche Schulung zum Code of Conduct nach einem Train-the-Trainer-Ansatz, die mindestens alle vier Jahre zu wiederholen ist. Die webbasierte Schulung zum Code of Conduct wird von Navistar in jedem Jahr durchgeführt. 2023 wurde diese Schulung aktualisiert. Navistar-Mitarbeiter ohne Zugriff auf die webbasierte Schulung erhalten alle zwei Jahre eine persönliche Schulung. Zum 31. Dezember 2023 haben 45.176 Mitarbeiter der TRATON GROUP die webbasierte Schulung zum Code of Conduct absolviert. Das waren 91 % der TRATON-Mitarbeiter, die dieses Schulungsformat absolvieren müssen.

Darüber hinaus führt TRATON Compliance-Schulungen zu den Themen Korruptionsbekämpfung, Verhinderung von Geldwäsche, Kartellrecht, Wirtschaft und Menschenrechte sowie Whistleblowing durch. Dazu gehören auch allgemeine Schulungen bezüglich Compliance und Integrität für Mitarbeiter in Schlüsselpositionen, beispielsweise Mitglieder des Vorstands. Die jeweiligen Zielgruppen für die einzelnen Schulungen werden auf Grundlage der jeweiligen Risikoexposition der Mitarbeiter definiert. Die letzte Aktualisierung der webbasierten Schulung zur Korruptionsbekämpfung fand im Jahr 2022 statt. Navistar hat seine Schulung zur Korruptionsbekämpfung im Jahr 2023 aktualisiert. Bis Jahresende 2023 haben 34.945 Mitarbeiter die Schulungen zur Korruptionsbekämpfung absolviert. Damit wurden 82 % der TRATON-Mitarbeiter erreicht, die dieses Schulungsformat absolvieren müssen. Im Berichtsjahr hat TRATON zudem eine webbasierte Schulung über Wirtschaft und Menschenrechte vorgestellt und die Schulung für wichtige Ansprechpartner des Hinweisgebersystems aktualisiert. Ferner wurden Compliance-Schulungen für Geschäftspartner zum Code of Conduct für Lieferanten und Business Partner durchgeführt. Geschäftspartner mit Vermittlungs- oder Vertretungsfunktion die einem mittleren oder höheren Korruptionsrisiko ausgesetzt sind, haben diese Schulung 2023 als Teil ihres Genehmigungsverfahrens über das TRATON Business Partner Approval Tool erhalten.

Integrität und gesetzeskonformes Verhalten im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften, internen Richtlinien sowie den Prinzipien, die in unserem Code of Conduct für Mitarbeiter und dem Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner festgelegt sind, haben

bei TRATON höchste Priorität. Um diese Werte zu schützen und mögliche Risiken aufgrund von Regelverstößen zu vermeiden oder zu minimieren, ist es entscheidend, dass etwaige Regelverstöße durch Mitarbeiter, Lieferanten, Geschäftspartner und andere Dritte mit einer Beziehung zu TRATON frühzeitig erkannt, aufgeklärt und abgestellt und, falls erforderlich, Disziplinarmaßnahmen angewendet werden. Aus diesem Grund hat das TRATON Investigation Office die Aufgabe, ein unabhängiges, unparteiisches und vertrauliches Hinweisgebersystem zu betreiben, das Mitarbeitern, Geschäftspartnern und anderen Dritten verschiedene Hinweisgeberkanäle als Anlaufstelle zur Verfügung stellt. Hinweise können auch anonym abgegeben werden, zum Beispiel über das elektronische Hinweisgeberportal („Speak up!“).

Das Hinweisgebersystem von TRATON konzentriert sich auf die Untersuchung möglicher regulatorischer Verstöße, die dem Unternehmen und seiner Belegschaft als Ganzes Schaden zufügen könnten. Potenzielle Verstöße gegen den Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner durch Lieferanten sowie Verletzungen der Menschenrechte und Verstöße gegen Umweltgesetze durch direkte und indirekte Lieferanten können ebenfalls an das TRATON Investigation Office gemeldet werden. Das TRATON Investigation Office ist verantwortlich für eine erste rechtliche Würdigung jedes eingegangenen Hinweises sowie für die anschließende Koordinierung mit den zuständigen Ermittlungsbehörden. Nach den Ermittlungen führt das TRATON Investigation Office eine rechtliche Würdigung auf Grundlage des Tatsachenberichts durch, der von der zuständigen Ermittlungsbehörde bereitgestellt wird, und empfiehlt Disziplinarmaßnahmen im Falle von schwerwiegenden regulatorischen Verstößen (soweit anwendbar). Des Weiteren hat das TRATON Investigation Office die Aufgabe, Präventivmaßnahmen zu empfehlen und deren Umsetzung zu überwachen, wobei diese Präventivmaßnahmen darauf abzielen, die identifizierten Verstöße und/oder Risiken zu mindern und/oder zu beseitigen.

Das Hinweisgebersystem ist so gestaltet, dass sowohl Hinweisgeber als auch die Betroffenen geschützt sind. Der Ermittlungsprozess basiert auf Verfahrensgrundsätzen, zu denen unter anderem Vertraulichkeit, das Erforderlichkeits- oder Need-to-know-Prinzip sowie Objektivität gehören. Für alle betroffenen Personen gilt die Unschuldsvermutung gemäß Definition in der Richtlinie von TRATON über interne Untersuchungen. Im Jahr 2023 hat das TRATON Investigation Office rund 330 Hinweise erhalten. Rund 40 % dieser Hinweise wurden untersucht. 5 % aller im Berichtsjahr abgeschlossenen Ermittlungen führten zu Disziplinarmaßnahmen².

² Navistar ist in diesen Zahlen nicht berücksichtigt.

Menschenrechte

TRATON ist bestrebt, sowohl im eigenen Geschäftsbetrieb als auch in der Zusammenarbeit mit Dritten nachhaltig zu handeln. Dazu gehören die Einhaltung, der Schutz und die Förderung von internen Vorschriften zur Wahrung der Menschenrechte, die weltweit als grundlegende und allgemeingültige Richtlinien gelten. TRATON hat 2023 seine Grundsatzerklärung zu Menschenrechten aktualisiert, die das Bekenntnis von TRATON zur Einhaltung von Menschenrechten widerspiegelt und beschreibt, welche Aktivitäten TRATON zum Schutz von Menschenrechten durchführt.

Ein zentrales Element unseres Risikomanagements ist die Risikoanalyse. Wir führen regelmäßig (sowie bei Bedarf) eine menschenrechtsbezogene Risikobewertung des eigenen Geschäftsbetriebs durch. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines generischen Fragebogens zur Risikobewertung sowie der Analyse von internen und externen Quellen (z. B. Prüfungsberichte und externe Studien) werden die relevanten Unternehmen in drei Stufen bezogen auf Menschenrechtsrisiken (erhöhtes, mittleres oder niedriges Risiko) eingeordnet. Bei Unternehmen mit erhöhtem Risiko führen wir Workshops mithilfe lokaler Experten aus verschiedenen Abteilungen durch, um die konkreten Menschenrechtsrisiken zu erkennen. Für die Zukunft planen wir eine jährliche Validierung und Optimierung der Risikobewertung. Damit soll sichergestellt werden, dass die Risikobewertung konsistent, vollständig und auf aktuellem Stand ist. Zudem wollen wir zukünftig auf Ad-hoc-Basis spezifische Bereiche für weitere Analysen identifizieren. Die Ergebnisse dieser Risikobewertung werden in Verbindung mit unserem System für Menschenrechtsmanagement analysiert und mit den umgesetzten menschenrechtsbezogenen Maßnahmen abgeglichen. Potenzielle Lücken werden falls erforderlich durch zusätzliche Maßnahmen und Kontrollen behoben. Der Schutz der Menschenrechte gilt jedoch nicht nur für den operativen Betrieb innerhalb unseres Unternehmens, sondern auch für das Verhalten von und gegenüber Lieferanten und Geschäftspartnern. Wir fordern unsere Lieferanten und Geschäftspartner auf, bei der Auswahl ihrer eigenen Lieferanten und Geschäftspartner auch die Risiken im Zusammenhang mit den Menschenrechten einzubeziehen. Unsere Erwartungen an Lieferanten und Geschäftspartner in Bezug auf die Menschenrechte sind im Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner beschrieben.

Um die Nachhaltigkeitsanforderungen in den Lieferantenbeziehungen zu stärken und neben den ökologischen Aspekten auch den Themenbereich Menschenrechte zu adressieren, haben unsere Marken eigene Ansätze etabliert. Ein zentrales Instrument ist das

Nachhaltigkeitsrating (S-Rating), das bei Scania, MAN und VWTB eingesetzt wird. Navistar führt derzeit das Onboarding seiner Lieferanten auf das S-Rating-System durch.

Das S-Rating dient dazu, die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten zu überprüfen und Möglichkeiten zur kontinuierlichen Verbesserung zu identifizieren. Durch die direkte Kopplung der Nachhaltigkeitsleistung an die Vergabe von Aufträgen ab einem bestimmten Volumen wollen wir gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern ein Signal an unsere Lieferanten und Partner senden, um die Zusammenarbeit zu fördern und so Nachhaltigkeitsaspekte in die Lieferkette einfließen zu lassen. Dabei geht es nicht in erster Linie um den Ausschluss von Lieferanten aus der Lieferkette, sondern vielmehr darum, diejenigen Lieferanten, deren Leistung noch nicht zufriedenstellend ist, zu befähigen, das Rating zu erreichen.

Jeder Verdacht auf Menschenrechtsverletzungen kann über die Whistleblowing-Kanäle der TRATON GROUP gemeldet werden. Menschenrechtsverletzungen werden in der TRATON-Richtlinie über interne Untersuchungen als schwerwiegende Verstöße gegen Rechtsvorschriften definiert. Menschenrechte sind auch Teil des laufenden Compliance-Überwachungssystems, einschließlich der Berichterstattung an relevante Stakeholder, darunter den TRATON-Vorstand, sowie der kontinuierlichen Verbesserung der Maßnahmen in Bezug auf die Menschenrechte. Diese Maßnahmen beinhalten beispielsweise Due-Diligence-Prozesse, die Erarbeitung interner Richtlinien, Schulungen und Kommunikationsmaßnahmen.

Darüber hinaus prüfen wir kontinuierlich konkrete Anforderungen neuer Vorschriften wie das Gesetz zur Sorgfaltspflicht in der Lieferkette in Deutschland. Dies wird als Grundlage dienen, um unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte weiter zu verfeinern und zu verbessern.

Angaben zur EU-Taxonomie

1. Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt. Sie hat das Ziel vorgegeben, bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. In diesem Kontext hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht, um die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen. Diese Strategie basiert auf dem EU-Aktionsplan

aus dem Jahr 2018 zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums. Sie zielt darauf ab, Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken, Nachhaltigkeit in das Risikomanagement einzubeziehen sowie Transparenz und Langfristigkeit zu fördern. Der Aktionsplan umfasst zehn Maßnahmen und enthält als zentralen Bestandteil die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 („Verordnung 2020/852“)¹ sowie die damit verbundenen delegierten Verordnungen (in der Folge zusammen als „EU-Taxonomie“ bezeichnet).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Unter die EU-Taxonomie fallend und somit taxonomiefähig (eligible) sind dabei solche Wirtschaftstätigkeiten, die in den delegierten Rechtsakten beschrieben werden und für die technische Bewertungskriterien zu einem der sechs Umweltziele vorliegen. Als ökologisch nachhaltig und somit taxonomiekonform (aligned) gelten Wirtschaftstätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung von mindestens einem von sechs Umweltzielen leisten („wesentlicher Beitrag“), ohne zu einer erheblichen Beeinträchtigung („do no significant harm“, kurz: „DNSH“) von einem oder mehreren Umweltzielen zu führen (wesentlicher Beitrag und DNSH werden zusammen als „technische Bewertungskriterien“ bezeichnet) und die darüber hinaus die Rahmenwerke zum Mindestschutz (Minimum Safeguards) einhalten, die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und bei denen vor allem Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards im Fokus stehen. Die sechs Umweltziele beziehen sich auf:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Alle anderen Wirtschaftstätigkeiten stellen sogenannte nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten dar.

¹ Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088.

2. Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2023

Über das Geschäftsjahr 2023 berichtet die TRATON GROUP gemäß Artikel 8 der Verordnung 2020/852 und Artikel 10, Absatz 4 der delegierten Verordnung zu Artikel 8 der voran genannten Verordnung erstmals über alle Umweltziele. Neben „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ wurden nun die vier weiteren Umweltziele „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ sowie „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ definiert.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht das Risiko, dass die ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretation der TRATON GROUP ist nachstehend dargestellt.

3. Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP

Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Angebot umfasst Lkw, Busse und leichte Nutzfahrzeuge sowie dazugehörige Finanzdienstleistungen und gliedert sich dabei in die zwei Geschäftsfelder Industriegeschäft (TRATON Operations) und Finanzdienstleistungen (TRATON Financial Services).

3.1 Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP wurden auf Basis des Geschäftsmodells als Nutzfahrzeughersteller analysiert und fallen gemäß der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige durch die EU (NACE) unter den NACE-Code C.29.1 (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren).

Hinsichtlich des Umweltziels „Klimaschutz“ gemäß Anhang I zur Verordnung 2020/852 bedeutet dies, dass sofern die Wirtschaftstätigkeit mit der Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung oder Aufrüstung von Fahrzeugen im Zusammenhang steht, diese der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet wird. Die Zuordnung der Wirtschaftstätigkeit erfolgt dabei unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie des zugrunde liegenden Fahrzeugs.

Im Detail werden im Rahmen des Umweltziels „Klimaschutz“ die Herstellung sowie die damit zusammenhängenden Verkäufe aller Neu- und Gebrauchtfahrzeuge (inklusive Verkäufe aus vermieteten Gebrauchtfahrzeugen) und Finanzdienstleistungen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 zugeordnet. Darüber hinaus werden Serviceleistungen in Form von Wartung und Reparatur, einschließlich der dafür verwendeten Originalteile, ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zugeordnet. Im Gegensatz dazu zählen Wirtschaftstätigkeiten, bei denen TRATON als Händler von Fahrzeugen oder als Zulieferer von Komponenten und Teilen für nichtbatterieelektrische Fahrzeuge auftritt, zu den nicht taxonomiefähigen Aktivitäten. Hierbei handelt es sich um Wirtschaftstätigkeiten, bei denen nicht selbst hergestellte Fahrzeuge durch die Marken der TRATON GROUP vertrieben werden, und solchen im Zusammenhang mit der Umsatzlinie „Motoren, Aggregate und Teilelieferungen“.

Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 in der Umsatzlinie „Sonstiger Umsatz“ ausgewiesen werden, entsprechen nicht den in den delegierten Rechtsakten beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten und wurden daher als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für TRATON keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann jedoch in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

3.2 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten **Wesentlicher Beitrag**

Die in Anhang I zur Verordnung 2020/852 festgelegten Kriterien zur Überprüfung des wesentlichen Beitrags der Wirtschaftsaktivität 3.3 orientieren sich an den jeweiligen Fahrzeugklassen und den damit verbundenen CO₂-Emissionen und Antriebstechnologien. Für die TRATON GROUP erfüllen alle selbst hergestellten, vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) die Kriterien zum wesentlichen Beitrag. Darüber hinaus zählten bis zum 31. Dezember 2022 auch selbst hergestellte Busse, die den Anforderungen der Euro 6-Norm Stufe E (Euro 6e-Busse) genügten, zu den technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftsaktivität 3.3. Somit leisteten im Geschäftsjahr jene Wirtschaftstätigkeiten, die mit BEVs in Verbindung stehen, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Die Vergleichszahlen des Vorjahres enthalten auch Wirtschaftstätigkeiten, die mit Euro 6e-Bussen in Verbindung stehen.

DNSH-Kriterien

Die Analyse der DNSH-Kriterien ist auf Ebene der jeweiligen Standorte erfolgt. Hierbei wurden neben Produktionsstandorten auch Komponentenwerke sowie Forschungs- und Entwicklungseinheiten betrachtet, die in Zusammenhang mit den Fahrzeugen stehen, die die Bewertungskriterien für den wesentlichen Beitrag erfüllen oder in den kommenden fünf Jahren erfüllen werden. Der Großteil der in die Analyse einbezogenen Standorte entfällt auf Länder innerhalb der EU sowie auf die USA und Südamerika. Die EU-Taxonomie unterliegt in Bezug auf die DNSH-Kriterien Auslegungsunsicherheiten und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort ggf. abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen.

Für die Bewertung der DNSH-Kriterien wurden die im Jahr 2023 in der EU für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften sowie interne Richtlinien und Prozesse zugrunde gelegt. Für Standorte außerhalb der EU wurde auf landesspezifische Regularien sowie interne Prozesse zurückgegriffen. Die Prüfung der DNSH-Kriterien verlief für die in die Analyse einbezogenen Standorte der Marken, die im europäischen Wirtschaftsraum operieren, vollumfänglich positiv. Für alle weiteren Standorte verlief die Prüfung der DNSH-Kriterien mit Ausnahme des DNSH-Kriteriums zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ebenfalls positiv. Im Folgenden wird der Ansatz der TRATON GROUP zur Beurteilung der DNSH-Kriterien im Detail dargestellt.

Anpassung an den Klimawandel

Zur Identifikation der Standorte, die durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden könnten, wurde eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt. Die Bewertung der betrachteten chronischen und akuten physischen Klimarisiken erfolgte entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens in Bezug auf Wirtschaftsaktivität 3.3. Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von TRATON basiert auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP) 8.5 des 6. Sachstandsberichts des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) bis zum Jahr 2050 und geht somit von der höchst anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß IPCC aus. Zusätzlich wurden auf Basis der genauen Standorte risikospezifische Analysen mit weiterführenden Datenquellen durchgeführt. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und ggf. notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für die Analyse der Erfüllung des DNSH-Kriteriums wurden Umweltverträglichkeitsprüfungen, ISO 14001-Zertifikate, lokale Gesetzgebungen, interne Richtlinien und Prozesse sowie weitere externe Datenquellen herangezogen. Um einen guten Zustand von Gewässern und ein gutes ökologisches Potenzial zu erzielen, wurden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und analysiert. Bei Standorten mit einem erhöhten Risiko werden Gegenmaßnahmen eingeleitet.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Nachhaltigkeit ist ein in den Marken der TRATON GROUP fest verankertes Konzept. Innerhalb der von TRATON festgelegten strategischen Schwerpunktbereiche ist der Übergang zur Kreislaufwirtschaft definiert. Im Einzelnen wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) für das Berichtsjahr 2023 ergeben.

Bei TRATON sind bereits heute Vorgaben und Prozesse etabliert, die grundsätzlich vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend beziehen wir in unsere Analysen produktive Prozessmaterialien sowie fahrzeugbezogene Bauteile der

vollelektrischen Fahrzeuge hinsichtlich der enthaltenen Stoffe und der Lieferanten ein, um die Substituierbarkeit der SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu bewerten. Für Standorte der Marken, die ausschließlich außerhalb des europäischen Wirtschaftsraums agieren, konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen u. a. aufgrund unzureichender Vorlaufzeit zur Implementierung nicht erbracht werden. Für Standorte der im europäischen Wirtschaftsraum operierenden Marken verlief die Prüfung der neuen Regelungen hingegen positiv, da diese bereits über unternehmensübergreifende Prozesse, Vereinbarungen und Standards zur Identifikation, Bewertung, Freigabe und Substitution von SVHC verfügen.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete mittels verschiedener Informationsquellen (u. a. Natura-2000-Gebiete und Umweltverträglichkeitsprüfungen) identifiziert worden. Sofern biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, erfolgte eine Beurteilung der damit verbundenen Risiken und Auswirkungen auf das Gebiet. Falls notwendig, werden Kompensations- oder Abhilfemaßnahmen ergriffen, wodurch sichergestellt wird, dass die Geschäftstätigkeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Schutzgebiets hat.

Mindestschutz

Im Rahmen des Mindestschutzes ist sicherzustellen, dass die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Leitprinzipien aus der Internationalen Charta der Menschenrechte befolgt werden. Bei der Analyse wurden die Empfehlungen zum Mindestschutz der Platform on Sustainable Finance vom Oktober 2022 zugrunde gelegt. Gemäß der Empfehlung ist sicherzustellen, dass TRATON über wirksame Prozesse, Kontrollen und Compliance-Maßnahmen hinsichtlich der folgenden vier Kernthemen verfügt:

- Menschenrechte, einschließlich Arbeitnehmerrechte
- Bestechung/Korruption
- Besteuerung
- Fairer Wettbewerb

TRATON orientiert sich an der Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, wie sie in den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen gefordert wird. Dies manifestiert sich in diversen konzernweiten Richtlinien und dem TRATON-Code-of-Conduct. Darüber hinaus erkennt TRATON die Internationale Menschenrechtscharta an und stützt seinen Ansatz in Bezug auf Menschenrechte auf die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und die Kernübereinkommen der ILO.

Durch regelmäßige Risikoanalysen erfolgen eine Identifizierung und Bewertung sowie die Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung, Beendigung und Abschwächung negativer Auswirkungen im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie innerhalb der Lieferkette. Die Wirksamkeit der Umsetzung der zugrunde liegenden Regularien wird unter Rückgriff auf das Interne Kontrollsystem (IKS) überprüft. Regelmäßige konzernweite Kommunikation in Bezug auf Compliance und Integrität erfolgt hierarchiestufen- und markenübergreifend über diverse Kanäle und fördert das Bewusstsein der Mitarbeiter für ethisches Verhalten. Darüber hinaus verfügt TRATON über verschiedene Hinweisgeberkanäle zur Meldung von Verstößen zu jeder Zeit, in allen Sprachen sowie auf Wunsch auch anonym. Im Ergebnis stellt TRATON somit sicher, dass die Vorgaben zum Mindestschutz eingehalten werden.

4. Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie

Die Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI) für das Geschäftsjahr 2023 umfassten die taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben der TRATON GROUP. Es wurden ausschließlich Transaktionen mit Dritten berücksichtigt. Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben beziehen sich vollumfänglich auf das Umweltziel „Klimaschutz“.

Zur Ermittlung der prozentualen Anteile wurden die taxonomiefähigen sowie taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben jeweils ins Verhältnis zu den Gesamtumsatzerlösen, den gesamten Investitions- bzw. gesamten Betriebsausgaben im Sinne der EU-Taxonomie gesetzt.

Die gemäß der EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen sind am Ende des Kapitels eingefügt.

4.1 Umsatzerlöse

2023	Umsatzerlöse		Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
	in Mio €	% ¹	in Mio €	% ¹	J/N	J/N	in Mio €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	44.085	94%	645	1%	J/N	J	439	1%
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	2.787	6%						
Gesamt (A+B)	46.872							

¹ Prozentuale Angabe bezieht sich auf die gesamten Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie.

Die Ermittlung der Umsatzerlöse erfolgte auf Basis der im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 in der Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 berichteten Umsätze (Nenner), die sich im Geschäftsjahr 2023 auf 46,9 Mrd € beliefen.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 entfielen davon 44,1 Mrd € bzw. 94% vom Umsatz der TRATON GROUP, der als taxonomiefähig klassifiziert wurde. Hierin sind insbesondere Umsätze aus dem Verkauf, der Vermietung und Finanzierung von selbst hergestellten Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sowie Umsätze aus Originalteilen und Werkstattleistungen enthalten. Umsätze aus dem Verkauf von nicht selbst hergestellten Fahrzeugen oder Umsätze aus der Umsatzlinie „Motoren, Aggregate und Teilelieferungen“ sind hingegen nicht enthalten. Weitere nicht taxonomiefähige Umsätze sind in der Position „Sonstiger Umsatz“ des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023 enthalten.

Unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien und des Mindestschutzes beliefen sich die taxonomiekonformen Umsatzerlöse 2023 auf 439 Mio € bzw. auf 1% vom Umsatz der TRATON GROUP. Die Veränderung der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass selbst hergestellte Busse, die den Anforderungen der Euro 6-Norm Stufe E genügten, im Jahr 2023 die Kriterien für einen wesentlichen Beitrag nicht mehr erfüllten und dass der Nachweis des DNSH-Kriteriums zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung für einige Standorte nicht

mehr erbracht werden konnte (Details finden sich in der Sektion „[Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung](#)“). Gegenläufig dazu konnten die taxonomiekonformen Umsatzerlöse aus batterieelektrischen Neufahrzeugen gesteigert werden. Die folgende Tabelle enthält eine Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Umsatzerlöse:

in Mio €	2023	2022
Taxonomiekonforme Umsatzerlöse aus batterieelektrischen Neufahrzeugen	424	300
Taxonomiekonforme Umsatzerlöse aus nicht batterieelektrischen Neufahrzeugen	-	186
Sonstige taxonomiekonforme Umsatzerlöse	15	11
Summe	439	496

4.2 Investitionsausgaben

2023	Investitionsausgaben		Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
	in Mio €	% ¹	in Mio €	% ¹	J/N	J/N	in Mio €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	4.308	98%	602	14%	J/N	J	505	11%
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	106	2%						
Gesamt (A+B)	4.414							

¹ Prozentuale Angabe bezieht sich auf die gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie.

Die Ermittlung der Investitionsausgaben erfolgte auf Basis der im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 enthaltenen Zugänge und Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen bei Immateriellen Vermögenswerten (siehe Anhangsangabe „17. Immaterielle Vermögenswerte“ im Konzernabschluss), Sachanlagen (siehe Anhangsangabe „18. Sachanlagen, Nutzungsrechte nach IFRS 16 und Leasingverbindlichkeiten“) und Vermieteten Vermögenswerten (siehe Anhangsangabe „19. Vermietete Vermögenswerte“), die sich im Geschäftsjahr 2023 auf 4,4 Mrd € beliefen. Zugänge zu Geschäfts- oder Firmenwerten wurden dabei nicht im Nenner berücksichtigt.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 entfielen davon 4,3 Mrd € bzw. 98 % der Investitionsausgaben der TRATON GROUP, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin sind insbesondere solche Investitionsausgaben enthalten, die in direktem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten stehen. Investitionen für die Verwaltung oder den Vertrieb dienen überwiegend der Ausführung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und sind somit einbezogen worden. Investitionsausgaben mit Bezug zu nicht selbst hergestellten Fahrzeugen oder zum Geschäft mit „Motoren, Aggregaten und Teilleistungen“ sind hingegen nicht taxonomiefähig. Ebenfalls ausgenommen sind Investitionsausgaben in „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“, da diese keine

wirtschaftliche Notwendigkeit zur Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien für TRATON darstellen.

Unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien und des Mindestschutzes beliefen sich die taxonomiekonformen Investitionsausgaben 2023 auf 505 Mio € bzw. auf 11% der Investitionsausgaben der TRATON GROUP. Soweit möglich, wurden die Investitionsausgaben unmittelbar den BEVs zugeordnet. Investitionsausgaben, die nicht unmittelbar zuzuordnen waren, wurden anteilig über markenspezifische Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Die Verteilungsschlüssel basieren auf der vom Vorstand verabschiedeten Fünfjahresplanung und setzen die geplante Fünfjahresproduktion von BEVs ins Verhältnis zur geplanten Gesamtproduktion über fünf Jahre.

Analog zu den Umsatzerlösen, ist die Veränderung der taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass selbst hergestellte Busse, die den Anforderungen der Euro 6-Norm Stufe E genügten, im Jahr 2023 die Kriterien für einen wesentlichen Beitrag nicht mehr erfüllten und dass der Nachweis des DNSH-Kriteriums zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung für einige Standorte nicht mehr erbracht werden konnte. Gegenläufig dazu bezogen sich vermehrt

Zugänge in Sachanlagen auf die Herstellung batterieelektrischer Fahrzeuge. Die folgende Tabelle enthält eine Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Investitionsausgaben:

in Mio €	2023	2022
Auf Immaterielle Vermögenswerte entfallend	197	205
Auf Sachanlagen entfallend	221	148
Auf Vermietete Vermögenswerte entfallend	87	127
Taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Berichtsjahres	505	478

Die in den Investitionsausgaben enthaltenen Zugänge zu Vermieteten Vermögenswerten stellen einen wesentlichen Anteil der Gesamtinvestitionsausgaben gemäß der EU-Taxonomie für die TRATON GROUP dar. Hierin enthalten sind überwiegend veräußerte Fahrzeuge mit Rückkaufvereinbarung, die weiterhin bei der TRATON GROUP im Rahmen eines Leasingverhältnisses bilanziert werden und die somit nur bedingt darüber Auskunft geben, wie stark TRATON in die Elektrifizierung investiert. Bei isolierter Betrachtung der in den Immateriellen Vermögenswerten enthaltenen aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit Bezug zu BEVs im Verhältnis zu den gesamten aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten würde der Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben signifikant höher ausfallen.

Im Jahr 2022 hatte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd SEK zur Finanzierung von Investitionen in die Forschung und Entwicklung batterieelektrischer Fahrzeuge emittiert. Im Berichtsjahr 2023 wurden davon 91 Mio € zur Finanzierung taxonomiekonformer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verwendet, wovon 46 Mio € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben und 44 Mio € auf taxonomiekonforme Betriebsausgaben entfielen. Zur Aufteilung der verwendeten Anleiheemissionen auf Investitions- und Betriebsausgaben wurden diese ins Verhältnis zu den gesamten taxonomiekonformen Forschungs- und Entwicklungskosten des Geschäftsjahres gesetzt. Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Investitionsausgaben entfallenden Anteils der Anleiheemissionen, belief sich der bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie im Berichtsjahr auf 10%.

4.3 Betriebsausgaben

2023	Betriebsausgaben		Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
	in Mio €	% ¹	in Mio €	% ¹	J/N	J/N	in Mio €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	1.623	95%	260	15%	J/N	J	236	14%
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	85	5%						
Gesamt (A+B)	1.708							

¹ Prozentuale Angabe bezieht sich auf die gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie.

Die Ermittlung der Betriebsausgaben erfolgt auf Basis der nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, wie sie in der Anhangsangabe „10. Funktionskosten – Umsatzkosten“ des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023 ausgewiesen werden, und errechnen sich als Primäre F&E-Kosten abzüglich aktivierter Entwicklungskosten. Daneben werden folgende Aufwendungen in die Ermittlung des Nenners des KPI einbezogen:

- Aufwendungen für die Instandhaltung von eigenen oder gemieteten Immobilien und sonstigen Vermögenswerten
- Aufwendungen, die kurzfristigen Leasingverhältnissen (maximal zwölf Monate) zuzuordnen sind und nicht als Nutzungsrecht in der Bilanz aktiviert wurden

Insgesamt beliefen sich die Betriebsausgaben der TRATON GROUP gemäß EU-Taxonomie im Berichtsjahr auf 1,7 Mrd €.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 entfielen davon 1,6 Mrd € bzw. 95% der Betriebsausgaben der TRATON GROUP, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Analog zu den Investitionsausgaben waren hierin lediglich Betriebsausgaben enthalten, die in direktem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten anfielen. Betriebsausgaben, die mit nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten wie dem Geschäft mit Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen zusammenhängen wurden somit nicht im Zähler berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien und des Mindestschutzes beliefen sich die taxonomiekonformen Betriebsausgaben 2023 auf 236 Mio € bzw. auf 14% der Betriebsausgaben der TRATON GROUP. Soweit möglich, wurden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben unmittelbar BEVs zugeordnet. Betriebsausgaben, die nicht unmittelbar zuzuordnen waren, wurden anteilig über markenspezifische Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Dabei wurden die gleichen Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der Anleiheemissionen beläuft sich der bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie 2023 auf 11%.

Die Veränderung der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Nachweis des DNSH-Kriteriums zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung für einige Standorte nicht mehr erbracht werden konnte. Gegenläufig dazu entfielen vermehrt nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten auf batterieelektrische Fahrzeuge. Die folgende Tabelle enthält eine Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Betriebsausgaben:

in Mio €	2023	2022
Taxonomiekonforme Betriebsausgaben aus nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich auf batterieelektrische Fahrzeuge beziehen ¹	221	239
Taxonomiekonforme Betriebsausgaben aus nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich auf nicht batterieelektrische Fahrzeuge beziehen	-	1
Sonstige taxonomiekonforme Betriebsausgaben	15	11
Summe	236	251

¹ Vorjahr angepasst

4.4 Angaben zum Capex-Plan

Gemäß der EU-Taxonomie gliedern sich die taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres in a) Investitionsausgaben, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die bereits mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, und b) Investitionsausgaben, die Teil eines Plans zur Ausweitung taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind (Capex-Plan). Der Capex-Plan beinhaltet die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und innerhalb der nächsten fünf Jahre zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Im Rahmen der Zuordnung wurden taxonomiekonforme Zugänge zu Vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) vollständig als solche Investitionsausgaben berücksichtigt, die bereits mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, weil die zugrunde liegenden Fahrzeuge bereits heute hergestellt und taxonomiekonform sind. Diese wurden damit nicht im Capex-Plan berücksichtigt. Taxonomiekonforme Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden hingegen anteilig unter Zuhilfenahme eines Verteilungsschlüssels dem Capex-Plan zugeordnet. Der Verteilungsschlüssel setzt das Produktionsvolumen der taxonomiekonformen Fahrzeuge des jeweiligen Berichtsjahres ins Verhältnis zum durchschnittlichen geplant taxonomiekonformen Produktionsvolumen gemäß der Fünfjahresplanung. Der darüber hinausgehende Anteil wurde dem Capex-Plan zugeordnet. Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 402 Mio € dem Capex-Plan zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 212 Mio €. Der gesamte Kapitalaufwand des Capex-Plans, der im Berichtszeitraum anfiel und während der Fünfjahresplanung voraussichtlich noch anfallen wird, beläuft sich auf 6,7 Mrd €.

4.5 Tabellarische Darstellung gemäß EU-Taxonomie

UMSATZERLÖSE

Geschäftsjahr 2023 ¹	Jahr	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag									DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								
		Code (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, Jahr 2023 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, Jahr 2022 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)
Wirtschaftsaktivitäten (1)		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE AKTIVITÄTEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	439	1%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J/N	J	J	J	1%	E	-
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		439	1%	1%	-%	-%	-%	-%	-%	J	J	J	J/N	J	J	J	1%	-	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		439	1%	1%	-%	-%	-%	-%	-%	J	J	J	J/N	J	J	J	1%	E	-
Davon Übergangstätigkeiten		-	-%	-%						N	N	N	N	N	N	N	-%	-	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	43.646	93%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								93%	-	-
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		43.646	93%	93%	-%	-%	-%	-%	-%								93%	-	-
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		44.085	94%	94%	-%	-%	-%	-%	-%								94%	-	-
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		2.787	6%																
Gesamt		46.872	100%																

¹ In der Tabelle verwendete Abkürzungen: CCM: Climate Change Mitigation (Klimaschutz), J: Ja, N: Nein, N/EL: Not eligible (Nicht taxonomiefähig), E: Ermöglichende Tätigkeit, T: Transitional Activity (Übergangstätigkeit), EL: Eligible (Taxonomiefähig)

INVESTITIONSAUSGABEN

Geschäftsjahr 2023	Jahr	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag									DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								
		Code (2)	Capex (3)	Capex-Anteil, Jahr 2023 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Capex, Jahr 2022 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)
Wirtschaftsaktivitäten (1)		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE AKTIVITÄTEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	505	11%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J/N	J	J	J	12%	E	-
Capex ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		505	11%	11%	-%	-%	-%	-%	-%	J	J	J	J/N	J	J	J	12%		-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		505	11%	11%	-%	-%	-%	-%	-%	J	J	J	J/N	J	J	J	12%	E	-
Davon Übergangstätigkeiten		-	-%	-%						N	N	N	N	N	N	N	-%	-	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	3.803	86%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL								85%	-	-
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		3.803	86%	86%	-%	-%	-%	-%	-%								85%	-	-
A. Capex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		4.308	98%	98%	-%	-%	-%	-%	-%								97%		-
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		106	2%																
Gesamt		4.414	100%																

BETRIEBSAUSGABEN

Geschäftsjahr 2023	Jahr	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag									DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)								
		Code (2)	Opex (3)	Opex-Anteil, Jahr 2023 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Opex, Jahr 2022 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)
Wirtschaftsaktivitäten (1)		in Mio €	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE AKTIVITÄTEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	236	14%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J/N	J	J	J	17%	E	-
Opex ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		236	14%	14%	-%	-%	-%	-%	-%	J	J	J	J/N	J	J	J	17%	-	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		236	14%	14%	-%	-%	-%	-%	-%	J	J	J	J/N	J	J	J	17%	E	-
Davon Übergangstätigkeiten		-	-%	-%						N	N	N	N	N	N	N	-%	-	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	1.387	81%	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL								78%	-	-
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.387	81%	81%	-%	-%	-%	-%	-%								78%	-	-
A. Opex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		1.623	95%	95%	-%	-%	-%	-%	-%								95%	-	-
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		85	5%																
Gesamt		1.708	100%																

1 Vorjahr angepasst

Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2023

1. 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) gibt Empfehlungen und Anregungen für eine verantwortungsvolle und transparente Corporate Governance entsprechend den anerkannten Standards. Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen des DCGK geforderten Inhalte der Erklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

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.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE gaben im Dezember 2023 die jährliche Entsprechenserklärung mit folgendem Wortlaut ab:

„Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 („Kodex“) im Zeitraum seit der letzten regulären Ent-

sprechenserklärung bzw. der Aktualisierung im März 2023 mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen wurde und weiterhin entsprochen wird:

1. Der Empfehlung A.3 (Nachhaltigkeitsbezogene Ziele in Risikomanagement- und Internem Kontrollsystem) wird insoweit nicht gefolgt, als TRATON zwar bereits heute über Risikomanagement- und Interne Kontrollsysteme verfügt, die auch ausgewählte Nachhaltigkeitsziele berücksichtigen. Aufgrund des Umfangs und der Dynamik des Themas hat TRATON jedoch ein Projekt initiiert mit dem Ziel, Nachhaltigkeitsaspekte in den Risikomanagement- und Internen Kontrollsystemen zukünftig noch umfassender zu adressieren. Deshalb wird bis zur Umsetzung des Projekts vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung A.3 erklärt.
2. Gemäß Empfehlung B.5 soll für Mitglieder des Vorstands eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Das wurde umgesetzt. Im März 2023 hat der Aufsichtsrat Herrn Antonio Roberto Cortes erneut bestellt und dabei die festgelegte Altersgrenze ausnahmsweise durchbrochen. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats lag die Durchbrechung im Unternehmensinteresse. Insbesondere ist Herr Cortes federführend für den südamerikanischen Markt verantwortlich, der in den kommenden drei Jahren vor erheblichen Herausforderungen steht. Die erneute Bestellung von Herrn Cortes stellt sicher, dass die von ihm entwickelte Südamerika-Strategie möglichst effizient und effektiv umgesetzt werden kann. Der Aufsichtsrat hält im Übrigen an der festgelegten Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, auch bei einer lediglich einmaligen Durchbrechung einer fortgeltenden Altersgrenze werde von der Empfehlung B.5 abgewichen. Vorsorglich wird daher eine solche Abweichung erklärt.
3. 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 Aufsichtsratsmandate in der börsennotierten Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft sowie in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahrnimmt und zudem Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE ist. Die Volkswagen AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn 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.

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

4. 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.
5. Der Empfehlung in G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap) wird nicht entsprochen. Gemäß der Empfehlung 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 die Empfehlung G.13 Satz 1 nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. 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.
6. Entsprechend erhält Herr Drees zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden. Diese Vergütung kam auch im Zeitraum seit der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung zur Auszahlung. Vor diesem Hintergrund erklären Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE höchstvorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung G.13 Satz 1.“

Die Entsprechenserklärung ist im Internet verfügbar unter www.traton.com/de/corporate-governance.

Schwedischer Corporate Governance Kodex

Darüber hinaus hat TRATON eine Erklärung hinsichtlich der Abweichungen der Corporate Governance von TRATON gegenüber dem schwedischen Corporate Governance Kodex veröffentlicht. Diese ist ebenfalls verfügbar unter www.traton.com/de/corporate-governance.

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.

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 „47. 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.

Interessenkonflikte 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 satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern, von denen je die Hälfte Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind. Seit der gerichtlichen Bestellung von Frau Ödgård Andersson zum Mitglied des Aufsichtsrats am 4. April 2023 und ihrer Wahl durch die Hauptversammlung besteht der Aufsichtsrat der Gesellschaft wieder aus 20 Mitgliedern.

Der Aufsichtsrat der TRATON SE strebt angesichts des 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 Andersson und Frau Macpherson sowie die Herren Dr. Kirchmann, Dr. Schmid und Witter 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/Abschlussprüfung
- Sachverstand auf den Gebieten Recht und Compliance
- Expertise in den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

Der aktuelle Stand der Ausfüllung des Kompetenzprofils ergibt sich aus der nachfolgenden Qualifikationsmatrix:

Vorgabe Kompetenzprofil	Mitglieder des Aufsichtsrats																			
	Pötsch	Lyngsie	Andersson	Bechstäd	Carlquist	Cavallo	Dr. Böss	Kerner	Kilian	Dr. Kirchmann	Dr. Kuhn-Piëch	Lorentzon	Luthin	Macpherson	Dr. Dr. Porsche	Schmid	Schnur	Sedimaier	Wansch	Witter
Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Unternehmen selbst	X	X			X			X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	
Führungs- oder Überwachungserfahrung in anderen mittelgroßen oder großen Unternehmen	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Erfahrung in für die TRATON GROUP bedeutsamen Bereichen, wie zum Beispiel Maschinenbau, Fahrzeugbau und Informationstechnologie	X	X	X		X					X		X	X			X		X	X	
Kenntnisse des Kapitalmarktes	X			X		X	X	X	X	X				X		X				X
Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand	X		X	X		X	X	X	X	X							X			X
Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung/Abschlussprüfung	X			X		X				X						X	X			X
Sachverstand auf den Gebieten Recht und Compliance	X			X		X	X	X	X	X	X			X						X
Expertise in den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen	X	X	X	X		X	X	X	X	X							X	X		X

Entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes und der Empfehlung des DCGK verfügen insbesondere Herr Witter (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) und Herr Bechstädt (stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses) über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung (einschließlich interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme) und Abschlussprüfung. Herr Witter verfügt insbesondere aufgrund seiner langjährigen Erfahrung als Chief Financial Officer verschiedener Gesellschaften des Volkswagens-Konzerns sowie aus seiner Zeit als Finanzvorstand der Volkswagen AG (2015 bis 2021) über umfangreiche Erfahrungen in den Bereichen Rechnungslegung und Abschlussprüfung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und -prüfung. Herr Bechstädt hat aufgrund langjähriger Tätigkeit in der Abteilung Konzernfinanzen der Volkswagen AG sowie als Mitglied im Prüfungsausschuss für Bilanzbuchhalter der Industrie- und Handelskammer Hannover umfangreiche Erfahrung in den Bereichen Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Dies schließt auch Erfahrung in der Nachhaltigkeitsberichterstattung/-prüfung mit ein. Von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses verfügt ferner Frau Schnur aufgrund ihrer Mitgliedschaft in Prüfungsausschüssen über Erfahrungen in diesen Bereichen.

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.

Gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz müssen den Aufsichtsrat der TRATON SE Frauen und Männer jeweils mit einem Anteil von mindestens 30 % vertreten sein. Im Aufsichtsrat der TRATON SE sind auf Anteilseignerseite mit Ödgård Andersson, Dr. Julia Kuhn-Piëch und Nina Macpherson zum 31. Dezember 2023 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Daniela Cavallo, Mari Carlquist, Lisa Lorentzon und Karina Schnur 40 % Frauen und 60 % Männer im Aufsichtsrat vertreten. Die gesetzlichen Quoten werden somit auf Seiten der Anteilseigner- und der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat 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 bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats und die Beschlüsse des Aufsichtsrats, einschließlich der Beschlussfassungen des Aufsichtsrats in Vorstandsangelegenheiten vor, unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden und bereitet gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand vor. Darüberhinaus ist dem Präsidium u. a. die Aufgabe zugewiesen anstelle des Aufsichtsrats über zustimmungspflichtige Geschäfte oder Maßnahmen bis zu einer bestimmten Wertgrenze zu entscheiden.

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses sowie die Überwachung und Integrität des Rechnungslegungsprozesses, der Überwachung der Rechnungslegung, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems, 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 Nominierungsausschuss identifiziert Kandidaten für Aufsichtsratsmandate und schlägt dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vor.

Das Präsidium setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2023):

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitzender),
- Michael Lyngsie (stellv. Vorsitzender)
- Daniela Cavallo (bis zum 20. März 2023)
- Jürgen Kerner
- Gunnar Kilian
- Dr. Dr. Christian Porsche
- Karina Schnur (seit 21. März 2023)

Der Prüfungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2023):

- 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: 31.12.2023):

- 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 „**48. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate**“ und „**49. Ausschüsse des Aufsichtsrats**“ im Konzernabschluss.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Entsprechend der Empfehlung D.12 des DCGK beurteilt der Aufsichtsrat regelmäßig, wie wirksam dieser insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Rahmen der Selbstbeurteilungen erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats vorab einen ausführlichen Fragebogen, in dem sie ihre Einschätzungen hinsichtlich der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgeben sowie Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Anschließend werden die Ergebnisse in einer Aufsichtsratssitzung und bei Bedarf auch in weiteren Einzelgesprächen besprochen. Aus den Ergebnissen werden zudem Maßnahmen für die Verbesserung der Aufsichtsratsarbeit abgeleitet. Die letzte Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats fand im Geschäftsjahr 2023 statt.

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.

Vergütung Vorstand und Aufsichtsrat

Das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Absatz 1 und 2 Satz 1 des Aktiengesetzes und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Absatz 3 des Aktiengesetzes sowie der Vergütungsbericht über das letzte Geschäftsjahr und der Prüfungsvermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 des Aktiengesetzes sind auf unserer Internetseite unter <https://ir.traton.com/corporate-governance> veröffentlicht.

Compliance/Risikomanagement

Der Bereich Governance, Risk & Compliance (GRC) 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-Funktionen der Marken. Zusammen sind das Corporate GRC Office der TRATON SE und die dezentralen GRC-Funktionen 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 unterstützende IT-Systeme und trifft Maßnahmen, um die GRC-Aktivitäten des Konzerns im Hinblick auf Effektivität und Effizienz zu überwachen und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

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-Funktionen auf Markenebene sind für die Umsetzung der Compliance-Management- und Risikomanagementsysteme innerhalb der einzelnen Marken zuständig. Jede Marke unterhält eine GRC-Organisation, d. h. der GRC-Funktion 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.

Hinsichtlich der ausführlichen Darstellung des Risikomanagementsystems und der Risiko- und Chancensituation bei TRATON wird auf den „**Chancen- und Risikobericht**“ im Zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Zu den Hauptaufgaben der GRC-Funktionen der TRATON GROUP (einschließlich der GRC-Funktionen 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, Verhinderung von Geldwäsche sowie Menschenrechte auf der Grundlage einer umfassenden Compliance-Risikobewertung
- Koordination des Richtlinienmanagements in der gesamten TRATON GROUP
- Erstellung von Richtlinien für relevante GRC-Themen, wie z. B. Umgang mit Geschenken, Bewirtungen und Einladungen zu Veranstaltungen, Umgang mit Interessenkonflikten, Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sowie Durchführung von internen Untersuchungen

- Toolgestützte Integritätsprüfung von Geschäftspartnern. Dies betrifft hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, Geschäftspartner, die vertriebsunterstützend tätig sind
- Bereitstellung verschiedener Schulungen zur Förderung des Bewusstseins und der Kenntnisse zu GRC-relevanten Themen
- Verschiedene Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung 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 eines Hinweisgebersystems einschließlich Prüfung und Untersuchung eingegangener Hinweise, damit etwaige Regelverstöße frühzeitig intern erkannt, aufgeklärt und abgestellt werden. Zu potenziellen Regelverstößen gehören unter anderem Verstöße, die großen Reputationsschaden oder finanzielle Folgen verursachen, oder Verstöße gegen die Unternehmenswerte und Menschenrechte. Erst nach sorgfältiger Prüfung des Hinweises und bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen Regelverstoß wird eine Untersuchung eingeleitet. Die zuständigen Abteilungen werden informiert, damit diese den Sachverhalt entsprechend bearbeiten und die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um Verstöße und/oder Risiken zu minimieren oder zu beenden.

Weitere Erläuterungen zu ausgewählten GRC-Aktivitäten, insbesondere zum Thema Menschenrechte, sind in der entsprechenden Rubrik der Nichtfinanziellen Konzernklärung enthalten.

Transparenz und Kommunikation

Über die Internetseite <https://ir.traton.com/> haben die Aktionäre u. a. Zugriff auf die Satzung der Gesellschaft, die Konzernabschlüsse der TRATON GROUP, 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.

Gleichermaßen finden sich dort die Stimmrechtsmitteilungen nach §§ 33 ff. WpHG sowie unter <https://ir.traton.com/corporate-governance> 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.

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 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 Geschäftspartner 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 Geschäftspartner herausgegeben, der ethische Mindeststandards für Lieferanten und Geschäftspartner von TRATON enthält.

Der Code of Conduct sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Geschäftspartner sind auf der Internetseite <https://traton.com/de/governance-risiko-und-compliance/compliance-und-integritetsprogramm.html> verfügbar.

Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil der Strategie von TRATON und ein in den Marken der TRATON GROUP fest verankertes Konzept. Für unsere Gruppe und unsere Marken bedeutet Nachhaltigkeit, globale Herausforderungen zu verstehen, diese 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 zum Thema Nachhaltigkeit finden sich auf der Internetseite <https://traton.com/de/nachhaltigkeit.html>

III. Beteiligungsgebot und Zielgröße Frauenanteil

Dem Vorstand der TRATON SE müssen gemäß § 16 Absatz 2 SE-Ausführungsgesetz mindestens eine Frau und ein Mann angehören. Dieser Vorgabe hat die TRATON SE im Berichtsjahr entsprochen. Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr 2023 durchgehend fünf Männer und eine Frau an.

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.

Mit Ablauf der Frist zum 31. Dezember 2023 wurde dieses Zielgröße für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands mit 33% überschritten. Auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands wurde die Zielgröße mit 23% nicht erreicht.

Gründe für die Unterschreitung der Zielgröße auf der zweiten Führungsebene lagen in organisatorischen und personellen Veränderungen: Im Rahmen der Implementierung der Group Industrial Functions wurden männliche Führungskräfte von der MAN Truck & Bus SE zur TRATON SE versetzt. Zudem haben die im Zuge der Transformation der TRATON GROUP veränderten Verantwortungsgebiete einiger Zentralfunktionen zu einer Neubewertung der mit überwiegend männlichen Kollegen besetzten Stellen geführt, sodass diese in den Managementkreis aufgerückt sind. Zeitgleich wurden einige weibliche Führungskräfte im Sinne des verstärkten Austauschs innerhalb der TRATON GROUP zu unseren Marken entsandt. Eine Managerin hat das Unternehmen im vergangenen Jahr verlassen und eine offene Führungsposition konnte erst zum 01. Januar 2024 neu besetzt werden. TRATON erkennt die Bedeutung von Vielfalt als Treiber für Innovation an und wird die Bemühungen zur Förderung von Diversität im Management daher weiterhin fortsetzen.

Für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2028 hat der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands folgende Zielgrößen festgelegt:

- 30% 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 Internetseite der MAN Truck & Bus SE (<https://www.mantruckandbus.com/de/unternehmen/management.html>) verwiesen.

IV. Angaben zum Diversitätskonzept für Vorstand und Aufsichtsrat

Gemäß § 289f Absatz 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 Absatz 2 SE-Ausführungsgesetz bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung festgesetzten Ziele für die Zusammensetzung sowie das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat eine vielfältige Besetzung anstrebt. Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der TRATON SE zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein. 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. Im Geschäftsjahr 2023 haben der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat das Diversitätskonzept, die konkreten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats sowie das Kompetenzprofil in seiner jeweils geltenden Fassung berücksichtigt. Zu berücksichtigen ist, dass der Aufsichtsrat durch seine Wahlvorschläge nur Einfluss auf die Besetzung des Aufsichtsrats in Bezug auf die Anteilseignervertreter nehmen kann.

Der Aufsichtsrat hat das folgende Diversitätskonzept für den Vorstand beschlossen:

- 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.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der TRATON SE zu fördern. Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Mit der Verlängerung der Vorstandsbestellung von Herrn Antonio Roberto Cortes hat der Aufsichtsrat die für den Vorstand festgelegte Altersgrenze ausnahmsweise durchbrochen. Die Gründe hierfür sowie die vorsorglich erklärte Abweichung von Empfehlung B.5 DCGK sind in der Entsprechenserklärung in Abschnitt I. dargelegt. Im Übrigen werden alle genannten Kriterien erfüllt bzw. beachtet.

2. 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 2023 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.“

3. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Angaben zur Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals finden sich im Anhang zum Jahres- und Konzernabschluss in Abschnitt „28. Eigenkapital“.

Beteiligungen an der TRATON SE

Größter Einzelaktionär an der TRATON SE ist die Volkswagen Finance Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,72%. Hinsichtlich der indirekten Beteiligungen am Kapital der TRATON SE, die die Schwelle von 10% der nach §§ 34f WpHG zugerechneten Stimmrechte überschreiten, wird auf die nachfolgende Übersicht verwiesen:

Porsche Piëch Holding GmbH,
Salzburg, Österreich

Dr. Hans-Michel Piëch

Mag. Josef Ahorner

- Dr. Wolfgang Porsche, geb. 10.05.1943;
- Dr. Dr. Christian Porsche, geb. 21.03.1974;
- Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder,
geb. 11.02.1978;
- Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche,
geb. 14.04.1993;
- Felix Alexander Porsche, geb. 15.02.1996;
- Gerhard Anton Porsche, geb. 05.06.1938;
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche, geb. 13.03.1961;
- Mag. Mark Philipp Porsche, geb. 17.09.1977;
- Kai Alexander Porsche, geb. 14.12.1964;
- Dr. Geraldine Porsche, geb. 22.07.1980;
- Ing. Hans-Peter Porsche, geb. 29.10.1940;
- Peter Daniell Porsche, geb. 17.09.1973;
- Diana Porsche, geb. 03.03.1996

- Dr. Wolfgang Porsche, geb. 10.05.1943;
- Dr. Dr. Christian Porsche, geb. 21.03.1974;
- Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder,
geb. 11.02.1978;
- Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche,
geb. 14.04.1993;
- Felix Alexander Porsche, geb. 15.02.1996

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung,
Salzburg, Österreich

Familie WP Holding GmbH,
Salzburg, Österreich

Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH, Salzburg, Österreich

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Landkreis München

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Landkreis München

Porsche Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg, Österreich

Dr. Hans-Michel Piëch GmbH,
Wien, Österreich

Ahorner Holding GmbH,
Wien, Österreich

Porsche Gesellschaft mit
beschränkter Haftung,
Grünwald, Landkreis München

HMP Vermögensverwaltung GmbH,
Grünwald, Landkreis München

Ahorner GmbH,
Wien, Österreich

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Volkswagen AG, Wolfsburg

Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen, Luxemburg¹

¹ Direkte Gesellschafterin der TRATON SE

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. Am 31. Dezember 2023 lag der Streubesitz (Free Float) bei 10,28%.

Beschränkungen von Stimmrechten

Jede TRATON-Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme und ist maßgebend für den Anteil der Aktionäre am Gewinn der Gesellschaft. Hiervon ausgenommen sind von der Gesellschaft gehaltene eigene Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen. In Fällen des § 136 AktG ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Gesetzliche Vorschriften und Satzungsbestimmungen über die Ernennung und Abberufung des Vorstands sowie über 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. Im Übrigen bestimmt der Aufsichtsrat die Zahl der Vorstandsmitglieder. Die Mitglieder des Vorstands werden für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren bestellt. Wenn der Vorstand aus mehr als drei Personen besetzt ist, müssen dem Vorstand mindestens eine Frau und mindestens ein Mann angehören (§ 16 Abs. 2 SEAG). Wiederbestellungen sind zulässig. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Bestellung eines Vorstandsmitglieds aus wichtigem Grund zu widerrufen (Art. 39 Abs. 2 SE-VO, § 84 AktG).

Änderungen der Satzung der Gesellschaft beschließt die Hauptversammlung und richten sich nach Art. 59 SE-VO, § 51 SEAG, §§ 179 ff. AktG und der Satzung. Soweit nicht zwingende gesetzlichen Vorschriften entgegenstehen, bedarf es für Satzungsänderungen einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen gültigen Stimmen bzw., sofern mindestens die Hälfte des Grundkapitals vertreten ist, der einfachen Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen (Art. 59 Abs. 1, Abs. 2 SE-VO in Verbindung mit § 51 SEAG, § 21 Abs. 1 der Satzung). Sofern das Gesetz für Beschlüsse der Hauptversammlung außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit vorschreibt, genügt, soweit gesetzlich zulässig, die einfache Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Das in § 103 Abs. 1 Satz 2 AktG vorgesehene Mehrheitsanfordernis bleibt unberührt.

Gemäß § 13 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft ist der Aufsichtsrat befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung der Satzung betreffen. Der Aufsichtsrat ist zudem gem. § 5 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2023 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Befugnisse des Vorstands, insbesondere zur Ausgabe neuer Aktien und zum Rückerwerb von Aktien

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.

Der Vorstand ist nach § 5 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 31. Mai 2028 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 lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). 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 2023 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Außerdem ist nach § 5 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft 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 2023). Das Bedingte Kapital 2023 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2023 unter Tagesordnungspunkt 10.2 bis zum 31. Mai 2028 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.

Darüber hinaus darf der Vorstand aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 1. Juni 2023 bis zum 31. Mai 2028 eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausnutzung dieser Ermächtigung bestehenden Grundkapitals erwerben. Auf die erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der TRATON SE oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10% des Grundkapitals entfallen. Die auf der Grundlage der von der Hauptversammlung am 1. Juni 2023 beschlossenen oder einer früheren Ermächtigung erworbenen eigenen Aktien dürfen mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre zu jedem zulässigen, insbesondere den in der Ermächtigung der Hauptversammlung genannten Zwecken, verwendet werden. Darüber hinaus dürfen aufgrund der weiteren in der Hauptversammlung am 1. Juni 2023 beschlossenen Ermächtigung bis zum 31. Mai 2028 eigene Aktien durch den Einsatz von Derivaten erworben werden. Die Aktienerwerbe unter Einsatz von Derivaten sind auf Aktien in einem Umfang von höchstens 5% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung oder – falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals beschränkt. Die Aktienerwerbe sind darüber hinaus auf die zuvor genannte 10%-Grenze der von der Hauptversammlung beschlossenen Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien anzurechnen. Wegen der jeweiligen Einzelheiten der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wird auf die Beschlussvorschläge von Vorstand und Aufsichtsrat zu den Tagesordnungspunkten 11 und 12 unserer Hauptversammlung der Gesellschaft vom 1. Juni 2023 verwiesen, die am 17. April 2023 im Bundesanzeiger bekannt gemacht worden sind.

Wesentliche Vereinbarungen der TRATON SE unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots

Zum 31. Dezember 2023 hat die TRATON SE bilaterale Darlehensverträge in Höhe von 2,9 Mrd € in Anspruch genommen. Die Verträge sehen marktübliche Kündigungsrechte der jeweiligen Darlehensgeber für den Fall des Kontrollwechsels vor. Das Vorliegen eines Kontrollwechsels knüpft daran an, dass die Volkswagen AG nicht mehr direkt oder indirekt mehr als 50% der Aktien oder Stimmrechte der TRATON SE kontrolliert. Ferner bestehen ein mit einem Bankenkonsortium abgeschlossenes syndiziertes Multicurrency Revolving Credit Facility Agreement mit einer Kreditlinie von 4,5 Mrd € sowie Schuld-scheindarlehensverträge im Gesamtvolumen von 700 Mio €, die den Darlehensgebern für den Fall, dass die Volkswagen AG nicht mehr herrschendes Unternehmen i.S.d. § 17 AktG der TRATON SE ist, das Recht zur Kündigung gewähren.

Die TRATON Finance Luxembourg S.A. hat in den Jahren 2021, 2022 und 2023 Anleihen in Höhe von nominal insgesamt 8,1 Mrd € sowie 2,55 Mrd SEK begeben. Sämtliche Anleihen werden von der TRATON SE garantiert. Gläubigern steht beim Großteil dieser Anleihen für den Fall eines Kontrollwechsels (definiert als Erlangung des unmittelbaren oder mittelbaren rechtlichen oder wirtschaftlichen Eigentums in jedweder Form bzw. der unmittelbaren oder mittelbaren rechtlichen oder wirtschaftlichen Verfügungsbefugnis in jedweder Form (wie in § 34 Wertpapierhandelsgesetz beschrieben) an insgesamt mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien der TRATON SE) und einer sich innerhalb von 120 Tagen nach dem Eintritt des Kontrollwechsels anschließenden Verschlechterung des Kreditratings der TRATON SE das Recht zu, von der TRATON Finance Luxembourg S.A. den Rückkauf der Anleihen zu verlangen. Einzelheiten zu den Anleihen sowie den Bedingungen der Anleihen sind auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://ir.traton.com/anleihen/> abrufbar.

Darüber hinaus besteht u.a. eine Revolving Credit Facility Vereinbarung mit der Volkswagen AG in Höhe von 4,0 Mrd €. Diese Vereinbarung sieht zwar keine vertragliche Regelung für den Fall des Kontrollwechsels bei der TRATON SE vor, die Volkswagen AG ist jedoch berechtigt, die Revolving Credit Facility Vereinbarung jederzeit und ohne wichtigen Grund zu kündigen. Für den Fall, dass die Volkswagen AG die TRATON SE nicht mehr direkt oder indirekt kontrolliert, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Volkswagen AG von diesem Kündigungsrecht Gebrauch macht. Darüber hinaus bestehen weitere Vereinbarungen, insbesondere Avallinien mit Banken, bei denen zwar ebenfalls keine vertraglichen Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels bei der TRATON SE vorliegen, jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass die jeweiligen Vertragspartner im Falle eines Kontrollwechsels die jeweilige Vereinbarung wirksam kündigen und/oder zusätzliche Sicherheiten verlangen könnten.

Sonstige übernahmerelevante Angaben, insbesondere Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft

Arbeitnehmer, die Aktien der TRATON SE halten, üben die mit diesen Aktien verbundenen Rechte wie andere Aktionäre nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften sowie den Bestimmungen der Satzung aus. Die Gesellschaft hat keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.

Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023	130		
Gewinn- und Verlustrechnung	131		
Gesamtergebnisrechnung	132		
Bilanz	134		
Entwicklung des Eigenkapitals	136		
Kapitalflussrechnung	138		
Anhang	139		
1. Allgemeine Angaben	139		
2. Konsolidierungskreis	141		
3. Auswirkungen aus dem Krieg in der Ukraine	141		
4. Auswirkungen des Klimawandels	142		
5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements	143		
6. Segmentberichterstattung	143		
7. Akquisitionen	147		
8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	148		
9. Umsatz	149		
10. Funktionskosten	152		
11. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	153		
12. Zinsergebnis	154		
13. Übriges Finanzergebnis	154		
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag	155		
15. Ergebnis je Aktie	157		
16. Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten	158		
17. Immaterielle Vermögenswerte	161		
18. Sachanlagen, Nutzungsrechte nach IFRS 16 und Leasingverbindlichkeiten	163		
19. Vermietete Vermögenswerte	167		
20. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	169		
21. Sonstige Beteiligungen	171		
22. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	172		
23. Sonstige finanzielle Vermögenswerte	174		
24. Sonstige Forderungen	174		
25. Vorräte	175		
26. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175		
27. Flüssige Mittel	176		
28. Eigenkapital	176		
29. Finanzverbindlichkeiten	178		
30. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	179		
31. Sonstige Verbindlichkeiten	180		
32. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	180		
33. Sonstige Rückstellungen	188		
34. Kapitalflussrechnung	189		
35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	190		
36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben	204		
37. Kapitalmanagement	209		
38. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse	209		
39. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren	210		
40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen	213		
41. Angaben über die Beziehungen zu nahe- stehenden Unternehmen und Personen	214		
42. Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)	217		
43. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB	218		
44. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses	218		
45. Deutscher Corporate Governance Kodex	218		
46. Ereignisse nach dem 31. Dezember 2023	218		
47. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate	219		
48. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate	221		
49. Ausschüsse des Aufsichtsrats	224		
50. Anteilsbesitzliste	225		

KONZERNABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2023

Gewinn- und Verlustrechnung

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		2023	2022
Umsatz	[9]	46.872	40.335
Umsatzkosten	[10]	-37.632	-33.482
Bruttoergebnis vom Umsatz		9.240	6.853
Vertriebskosten		-3.604	-3.399
Verwaltungskosten		-1.518	-1.376
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte		-89	-339
Sonstige betriebliche Erträge	[11]	1.712	1.207
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[11]	-1.978	-1.381
Operatives Ergebnis		3.763	1.564
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen		124	97
Zinsertrag	[12]	341	184
Zinsaufwand	[12]	-888	-409
Übriges Finanzergebnis	[13]	-89	123
Finanzergebnis		-511	-4
Ergebnis vor Steuern		3.253	1.560
Ertragsteuern	[14]	-802	-419
tatsächlich		-890	-833
latent		89	414
Ergebnis nach Steuern		2.451	1.141
davon Aktionäre der TRATON SE		2.451	1.141
davon Minderheitsanteile		0	0
Ergebnis je Aktie in € (verwässert/unverwässert)	[15]	4,90	2,28

Gesamtergebnisrechnung

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	Anhang	2023	2022
Ergebnis nach Steuern		2.451	1.141
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen			
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	[32]	-95	874
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		22	-219
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern		-72	655
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen			
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen vor Steuern	[35]	19	-527
Latente Steuern auf Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen		-6	56
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen nach Steuern		13	-471
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		3	1
Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		-56	185
Währungsumrechnungsdifferenzen			
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung		-15	-254
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust		102	53
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern		87	-201
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen		-3	5
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern		84	-196
Cashflow Hedges			
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	[35]	9	46
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	[35]	-29	15
Cashflow Hedges vor Steuern		-20	61
Latente Steuern auf Cashflow Hedges		6	-20



in Mio €	Anhang	2023	2022
Cashflow Hedges nach Steuern		-14	42
Kosten der Sicherungsmaßnahmen			
Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsmaßnahmen	[35]	-4	-2
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	[35]	10	5
Kosten der Sicherungsmaßnahmen vor Steuern		6	3
Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsmaßnahmen		-2	-1
Kosten der Sicherungsmaßnahmen nach Steuern		4	2
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden, nach Steuern		-3	5
Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden		70	-147
Sonstiges Ergebnis vor Steuern		-4	216
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis		18	-178
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		14	38
Gesamtergebnis		2.465	1.179
davon Aktionäre der TRATON SE		2.465	1.178
davon Minderheitsanteile		0	0

Bilanz

Vermögen der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2023 und 31. Dezember 2022

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwerte	[16]	6.083	6.184
Immaterielle Vermögenswerte	[17]	7.114	7.195
Sachanlagen	[18]	8.964	8.354
Vermietete Vermögenswerte	[19]	5.658	6.162
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	[20]	1.482	1.328
Sonstige Beteiligungen	[21]	235	204
Langfristige Ertragsteuerforderungen		109	71
Aktive latente Steuern	[14]	2.366	2.274
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[22]	7.767	6.560
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	[23]	469	414
Sonstige langfristige Forderungen	[24]	350	404
		40.598	39.150
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	[25]	7.447	6.574
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[26]	3.894	3.348
Kurzfristige Ertragsteuerforderungen		172	153
Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[22]	5.554	5.061
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	[23]	918	695
Sonstige kurzfristige Forderungen	[24]	1.334	1.340
Wertpapiere und Geldanlagen		53	73
Flüssige Mittel	[27]	1.730	1.439
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	[8]	-	421
		21.101	19.106
Bilanzsumme		61.699	58.256

Eigenkapital und Schulden der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2023 und 31. Dezember 2022

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	[28]		
Gezeichnetes Kapital		500	500
Kapitalrücklage		13.295	13.695
Gewinnrücklagen		5.464	2.964
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis		-2.777	-2.791
Eigenkapital der Aktionäre der TRATON SE		16.482	14.368
Minderheitsanteile		6	6
		16.488	14.374
Langfristige Schulden			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	[29]	14.044	12.485
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[32]	1.847	1.786
Passive latente Steuern	[14]	681	690
Ertragsteurrückstellungen langfristig		264	205
Sonstige langfristige Rückstellungen	[33]	1.534	1.462
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[30]	2.172	2.652
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	[31]	2.299	1.971
		22.842	21.250
Kurzfristige Schulden			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	[29]	7.660	8.646
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.791	5.518
Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten		226	236
Ertragsteurrückstellungen kurzfristig		16	14
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	[33]	1.993	1.831
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[30]	2.115	2.113
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	[31]	4.567	4.253
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	[8]	-	21
		22.369	22.632
Bilanzsumme		61.699	58.256

Entwicklung des Eigenkapitals¹

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
						Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen
Stand am 01.01.2022	500	14.295	1.477	-1.984	-20	3
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.141	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-196	44	5
Gesamtergebnis	-	-	1.141	-196	44	5
Dividendenausschüttung	-	-	-250	-	-	-
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-600	600	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-5	-	-	0
Stand am 31.12.2022	500	13.695	2.964	-2.180	23	8
Stand am 01.01.2023	500	13.695	2.964	-2.180	23	8
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.451	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	84	-10	-3
Gesamtergebnis	-	-	2.451	84	-10	-3
Dividendenausschüttung	-	-	-350	-	-	-
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-400	400	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-	0	-	0
Stand am 31.12.2023	500	13.295	5.464	-2.096	13	5



in Mio €	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis					Gesamt
	Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden					
	Neubewertungen aus Pensionsplänen	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	Sonstige Beteiligungen	Anteile der Anteilseigner der TRATON SE	Minderheitsanteile	
Stand am 01.01.2022	-745	-7	-76	13.444	3	13.446
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	1.141	0	1.141
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	655	1	-471	38	0	38
Gesamtergebnis	655	1	-471	1.178	0	1.179
Dividendenausschüttung	-	-	-	-250	-	-250
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	0	0	-	-5	3	-1
Stand am 31.12.2022	-90	-6	-547	14.368	6	14.374
Stand am 01.01.2023	-90	-6	-547	14.368	6	14.374
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	2.451	0	2.451
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-72	3	13	14	0	14
Gesamtergebnis	-72	3	13	2.465	0	2.465
Dividendenausschüttung	-	-	-	-350	-	-350
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-	0	0	0
Stand am 31.12.2023	-162	-3	-534	16.482	6	16.488

1 für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „28. Eigenkapital“

Kapitalflussrechnung¹

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	TRATON GROUP	
	2023	2022
Flüssige Mittel am 01.01. (Bilanzausweis)	1.439	2.002
Zum Jahresbeginn gesondert ausgewiesene Flüssige Mittel (Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte)	304	-
Flüssige Mittel am 01.01.	1.743	2.002
Ergebnis vor Steuern	3.253	1.560
Ertragsteuerzahlungen	-904	-689
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ²	1.362	1.404
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ²	423	379
Wertminderungen auf Beteiligungen ²	2	0
Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietete Erzeugnisse ²	1.078	1.199
Veränderung der Pensionen	6	-3
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	91	139
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-97	-40
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge/Aufwendungen	52	91
Veränderung der Vorräte	-885	-1.158
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungen)	-534	-1.169
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	714	1.090
Veränderung der Rückstellungen	255	-1.432
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-584	-440
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.647	-1.592
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	2.583	-660
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-1.522	-1.305
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-687	-604



in Mio €	TRATON GROUP	
	2023	2022
Erwerb von Tochtergesellschaften und sonstigen Geschäftsbetrieben	-309	-94
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-74	-26
Veräußerung von Tochtergesellschaften	128	58
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	-	0
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	79	55
Veränderung der Wertpapiere und Geldanlagen	18	154
Veränderung der Darlehen	0	-50
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.368	-1.813
Dividendenausschüttungen	-350	-250
Einzahlungen aus der Ausgabe von Anleihen	3.757	3.172
Tilgung von Anleihen	-2.358	-2.153
Kreditgewährung von Volkswagen AG, Volkswagen International Luxemburg und Volkswagen Group of America Finance	669	1.950
Kreditrückzahlung an Volkswagen AG und Volkswagen International Luxemburg	-1.720	-1.049
Veränderungen der übrigen Finanzverbindlichkeiten	137	827
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-263	-281
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-128	2.216
Wechselkursbedingte Änderungen der Flüssigen Mittel	-100	-2
Veränderung der Flüssigen Mittel	-13	-259
Flüssige Mittel am 31.12.	1.730	1.743
In der Bilanz gesondert ausgewiesene Flüssige Mittel (Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte)	-	-304
Flüssige Mittel am 31.12. (Bilanzausweis)	1.730	1.439

¹ für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „34. Kapitalflussrechnung“

² saldiert mit Zuschreibungen

ANHANG

1. Allgemeine Angaben

Unternehmensinformationen und Grundlagen der Berichterstattung

Die TRATON SE, München, („das Unternehmen“, „TRATON“) ist das Mutterunternehmen der TRATON GROUP. TRATON ist beim Amtsgericht München unter der Registernummer HRB 246068 im Handelsregister eingetragen.

Die TRATON GROUP mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus, gehört zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Portfolio der Gruppe umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie den Vertrieb von Ersatzteilen und Kundendienstleistungen. Außerdem bietet die TRATON GROUP ihren Nutzfahrzeugkunden eine breite Palette an Finanzdienstleistungen.

Die TRATON SE ist eine unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg). 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, Wolfsburg, (Volkswagen AG) einbezogen, der im Unternehmensregister offengelegt wird.

Der vorliegende Konzernabschluss der TRATON SE zum 31. Dezember 2023 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.

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

Der vorliegende Konzernabschluss wurde durch die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München (EY), geprüft. Der Konzernabschluss wurde am 12. Februar 2024 aufgestellt und durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endete der Wertaufhellungszeitraum.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzierung in der TRATON GROUP erfolgt mit Ausnahme bestimmter Posten, z.B. erfolgswirksam zum Fair Value bewerteter Finanzinstrumente oder Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze der einzelnen Abschlussposten sind ab dem Geschäftsjahr 2023 zu Beginn der jeweiligen Kapitel im Anhang erläutert, um die einzelnen Abschlussposten verständlicher darzustellen. Ein Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsatz wird dabei als wesentlich erachtet, wenn sich die jeweiligen Angaben auf wesentliche Geschäftsvorfälle, sonstige Ereignisse oder Bedingungen beziehen und die vorgeschriebene Bilanzierung komplex ist, in erheblichem Umfang Ermessen ausgeübt bzw. Annahmen zugrunde gelegt wurden, TRATON von einem Wahlrecht der IFRS Gebrauch gemacht hat, der Bilanzierungsgrundsatz in Ermangelung eines speziell auf den betreffenden Fall anwendbaren IFRS gemäß IAS 8 *Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler* entwickelt wurde oder wenn er im Vergleich zum Vorjahr geändert wurde und diese Änderung zu einer wesentlichen Änderung der Angaben im Abschluss geführt hat.

Erstmals angewendete Vorschriften

TRATON hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt. Die geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP.

Die Änderungen am IAS 1 *Darstellung des Abschlusses*, die seit 1. Januar 2023 anzuwenden sind, zielen darauf ab, durch eine Schärfung des Wesentlichkeitsbegriffs die Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen unternehmensspezifischer und damit entscheidungsnützlicher zu machen. Vor diesem Hintergrund wurden die Angaben der TRATON GROUP zu den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen im Anhang überarbeitet und in dem Zusammenhang auch die Struktur des Anhangs geändert (siehe erster Absatz im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“).

Die TRATON GROUP wendet die Änderungen des IAS 12 *Ertragsteuern* zur Mindestbesteuerung (Säule 2) an. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „14. Steuern vom Einkommen und Ertrag“.

Weiterhin berücksichtigt die TRATON GROUP die Regelungen des IFRS 17 *Versicherungsverträge* und die Änderungen an IAS 12 *Ertragsteuern*, den Ansatz latenter Steuern auf Leasingverhältnisse und Stilllegungs- bzw. Rückbauverpflichtungen betreffend, sowie die Änderung an IAS 8 *Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler*, welche den Unterschied zwischen der Änderung einer Rechnungslegungsmethode und der Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung konkretisieren.

Nicht angewendete neue bzw. geänderte IFRS

TRATON hat im Konzernabschluss 2023 die Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Am 25. Mai 2023 hat das IASB Änderungen an IAS 7 *Kapitalflussrechnungen* und IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben* veröffentlicht, die ab dem 1. Januar 2024 spezifische Angaben zu Supplier Finance Arrangements vorschreiben. Diese Änderungen zielen darauf ab, die Transparenz der Lieferfinanzierungsgeschäfte und ihrer Auswirkungen auf die Verbindlichkeiten, Cashflows und das Liquiditätsrisiko eines Unternehmens zu erhöhen. Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 werden zusätzliche Angaben erforderlich sein.

Die sonstigen vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewandten Rechnungslegungsstandards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der TRATON GROUP haben.

Vorjahresinformationen

Einzelne Vorjahresdaten sind aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit an die aktuelle Darstellung angepasst worden. Des Weiteren kam es zu einer Korrektur einzelner Vorjahresdaten. Sofern wesentlich, finden sich Details dazu in den jeweiligen Abschnitten.

Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss ist in der Berichtswährung Euro, der funktionalen Währung der TRATON SE, aufgestellt. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Für die Tochterunternehmen richtet sich die funktionale Währung nach deren primärem Wirtschaftsumfeld und entspricht fast immer der jeweiligen Landeswährung. Für einzelne Tochterunternehmen lautet die funktionale Währung abweichend zur Landeswährung unter anderem 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 entsprechend ihrem wirtschaftlichen Gehalt im Operativen Ergebnis oder im Finanzergebnis erfasst.

Die Umrechnung der Abschlüsse ausländischer Gesellschaften von der jeweiligen funktionalen Währung in Euro erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode, nach der die Posten der Bilanz mit Ausnahme des Eigenkapitals zum Kurs am Bilanzstichtag und die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit gewichteten Durchschnittskursen umgerechnet werden. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der 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.

Für eine Übersicht der Wechselkurse, die der Währungsumrechnung zugrunde gelegt wurden und einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss hatten, siehe „Wirtschaftsbericht – 2. Wechselkurse“ im Zusammengefassten Lagebericht.

2. Konsolidierungskreis

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Konsolidierungskreis

Zusätzlich zur TRATON SE werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Tochtergesellschaften einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Verbriefung von Forderungen.

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 Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können.

Tochtergesellschaften mit ruhender Geschäftstätigkeit oder niedrigem Geschäftsvolumen, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP sowohl einzeln als auch insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung ggf. vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt. Gleiches gilt für assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung.

Finanzbeteiligungen sind alle übrigen Beteiligungen.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz der TRATON GROUP im Sinne von § 313 Abs. 2 HGB ist in der Anhangsangabe „[50. Anteilsbesitzliste](#)“ aufgeführt.

Folgende in den Konzernabschluss der TRATON SE einbezogene verbundene deutsche Gesellschaften haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München
- MAN Truck & Bus SE, München
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München
- TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal
- TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal
- M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München
- MAN Service und Support GmbH, München
- KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal
- MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen
- TB Digital Services GmbH, München
- MAN Marken GmbH, München
- MAN Brand GmbH & Co. KG, Grünwald
- Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz
- SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz
- SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz
- SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz
- TRATON Beteiligungsverwaltungs GmbH, München
- TRATON Dritte Beteiligungs GmbH, München
- MAN Zweite Beteiligungs GmbH, München

3. Auswirkungen aus dem Krieg in der Ukraine

Der Krieg in der Ukraine führte in den Jahren 2022 und 2023 zu negativen Auswirkungen auf das Geschäft der TRATON GROUP. Neben den Preissteigerungen auf den Energie- und Rohstoffmärkten führten Versorgungslücken bei Lkw-Kabelsträngen im Jahr 2022 vorübergehend zu Produktionsausfällen bei MAN. Als Folge des Kriegs und der in diesem Zusammenhang von der EU verhängten Sanktionen wurden im Geschäftsjahr 2022 die russischen Vertriebseinheiten von Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus und im Januar 2023 das russische Finanzdienstleistungsgeschäft (Scania Finance Russland) veräußert. In der Ukraine hat die TRATON GROUP keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Im Geschäftsjahr beliefen sich die Aufwendungen aus den unmittelbaren Auswirkungen des Kriegs auf 102 Mio € (477 Mio €) und beziehen sich auf Währungsumrechnungseffekte, die mit dem Verkauf des russischen Finanzdienstleistungsgeschäfts in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst wurden. Weitere Informationen zu der Veräußerung finden sich in Anhangsangabe „8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

Durch den Entfall des Russlandgeschäfts ist die TRATON GROUP dort keinen wesentlichen Kredit- und Liquiditätsrisiken mehr ausgesetzt. Da bestimmte global gehandelte Einsatzstoffe für die Produktion unserer Fahrzeuge jedoch eine erhebliche Bedeutung haben, ist es für TRATON weiterhin erforderlich, die mit dem Krieg und den ausgesprochenen Sanktionen einhergehenden Preisschwankungsrisiken bei Rohstoffen und Energie zu beobachten. Darüber hinaus führen die durch den Krieg in der Ukraine entstehenden Unsicherheiten hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auch zu einer Zunahme der Unsicherheiten bei Prognosen und wesentlichen Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements.

4. Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Nutzfahrzeugbranche hin zur Elektromobilität weiter voran. Mit der Strategie „TRATON Way Forward“ unterstreicht der Vorstand nochmals diese Transformation. Neben dem Schwerpunktbereich der Dekarbonisierung wird dabei die Kreislaufwirtschaft eine tragende Rolle spielen. Zur Dekarbonisierung trägt vor allem die Elektrifizierung unseres Produktportfolios bei. Für die Kreislaufwirtschaft wird die Steigerung der Ressourceneffizienz – insbesondere durch die Verlängerung von Lebenszyklen und das Recycling von Rohstoffen – eine wichtige Rolle spielen.

Der finanzielle Effekt aus dem Übergang zur Kreislaufwirtschaft spiegelt sich aktuell vor allem im Verkauf von neuen und wiederaufbereiteten Originalteilen (siehe Anhangsangabe „9. Umsatz“) wider, die für verlängerte Lebenszyklen unserer Fahrzeuge stehen. Im Hinblick auf die Dekarbonisierung spielen vor allem die möglichen Auswirkungen künftiger regulatorischer Vorgaben im Zusammenhang mit der Elektromobilität, insbesondere bei der Fünfjahresplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Impairment Tests, eine wesentliche Rolle. So hat die Europäische Union Anfang 2023 mit der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/1242 (CO₂-Verordnung) Ziele

zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in Europa vorgegeben. Das für 2025 festgesetzte Ziel, die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge um 15% zu senken, wurde bestätigt. Die neu vorgeschlagenen CO₂-Emissionsziele derselben Fahrzeugkategorie zielen jedoch auf eine Reduzierung um 45% bis 2030 (zuvor 30%) und um 65% bis 2035 ab, bezogen auf einen Referenzwert aus dem Zeitraum Juli 2019 bis Juni 2020. Darüber hinaus plant die EU-Kommission, die Ziele auf alle mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge über 5 t einschließlich Busse auszuweiten, wobei Arbeits- und Sonderfahrzeuge weiter ausgenommen werden sollen. Weiterhin hat die EU-Kommission vorgeschlagen, dass alle neuen Stadtbusse in Europa ab 2030 emissionsfrei sein sollen. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, drohen ab 2025 Strafen in Höhe von 4.250 € für jedes ausgestoßene Gramm CO₂ je Tonnenkilometer (tkm), das die Grenzwerte überschreitet. Daneben hat China Mitte 2023 neue Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen für alle schweren Nutzfahrzeuge festgelegt. Ferner hatte Brasilien für 2023 neue Vorschriften zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen eingeführt. TRATON ist auch von einer möglichen weiteren Verschärfung der CO₂- und NOx-Emissionsvorschriften in den USA betroffen. So haben die USA eine neue NOx-Verordnung erlassen, die 2024 bzw. 2027 in Kraft treten soll. Zudem werden dort gegenwärtig weitere CO₂-Reduzierungsziele für die nächsten Jahre erarbeitet. Im April 2023 veröffentlichte die US-Umweltschutzbehörde (EPA) eine Bekanntmachung zur Überarbeitung der CO₂-Anforderungen ab 2027 und zur Einführung einer neuen Reihe von Anforderungen für 2028-2032. Anfang 2023 hat das California Air Resources Board (CARB) die Advanced Clean Fleet Regulation (ACF) verabschiedet. Die ACF verpflichtet Fuhrparkbesitzer, ihre Fahrzeuge auf Null-Emissionen umzustellen. Einige Flottenanforderungen beginnen im Jahr 2024, variieren jedoch je nach Branche. Zusätzlich zu den Flottenanforderungen verlangt die ACF, dass bis 2036 alle in Kalifornien verkauften Lkw emissionsfrei sein müssen.

Wir haben uns das Ziel gesetzt, dass bis 2030 in den relevanten Regionen (EU27+3, USA und Kanada) rund die Hälfte unserer jährlichen Neuverkäufe emissionsfreie Fahrzeuge sind. Dieses Ziel steht unter dem Vorbehalt, dass die notwendigen Rahmenbedingungen, wie z. B. der Ausbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur, vorhanden sind. Für den Zeitraum nach 2030 werden wir die Entwicklung der regulatorischen Anforderungen weiter beobachten und in unsere Planung einfließen lassen. Im Jahr 2023 lag die BEV-Absatz-Quote (ohne MAN TGE) über alle Regionen hinweg noch bei 0,6% (0,4%). TRATON bereitet sich jedoch auf den Hochlauf der Produktion vor, indem die Entwicklungstätigkeit auf batterieelektrische Fahrzeuge fokussiert wird. Zudem stellt TRATON die Belieferung mit Zukaufteilen für batterieelektrische Fahrzeuge durch langfristige Bestellungen

sicher. Zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wurde das Joint Venture Milence gegründet, dem von TRATON, der Volvo Group und Daimler Trucks ein Finanzierungsvolumen von 500 Mio € zugesagt wurde (siehe Anhangsangabe „40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen“). TRATON hatte bis Ende 2023 bereits 44 Mio € (5 Mio €) in Milence investiert.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist technologisch anspruchsvoll und kostspielig. Insbesondere sind für die Jahre von 2024 bis 2028 Investitionen von mehr als 2 Mrd € in die Elektromobilität geplant. Im Gegenzug werden die Ausgaben in die Verbrennertechnologie zurückgefahren. Mit der Umgestaltung des Produktportfolios sind weiterhin Sachinvestitionen in Produktionsanlagen verbunden. Eine Auswirkung auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurde angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. Verpflichtungen aus der Überschreitung von Emissionsgrenzwerten spielen aktuell keine Rolle. Durch die erhöhten Entwicklungstätigkeiten im Bereich Elektromobilität ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der aktivierten (Immaterielle Vermögenswerte) und nicht aktivierten Entwicklungskosten (Umsatzkosten). Ferner bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen für die Beschaffung von Batterien (siehe Anhangsangaben „40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ sowie „41. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“).

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. 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. Dennoch kann die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten Entwicklung aufgrund von Unsicherheiten, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, signifikant abweichen, sodass die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden in Folgeperioden entsprechend angepasst werden müssen. Die Schätzungen und Ermessensspielräume beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Bilanzierungssachverhalt	Konzernanhang	Quellen von Schätzungsunsicherheiten
Ertragsteuern	14	Bewertung von Steuerrückstellungen: Unsicherheit aufgrund möglicher Änderungen von Steuergesetzen, Rechtsprechung und Interpretation durch die Finanzbehörden
Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderung von Vermögenswerten	16	Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten: Schätzung der erwarteten Cashflows und des Diskontierungszinssatzes
Immaterielle Vermögenswerte	17	Abschreibung der immateriellen Vermögenswerte: Schätzung der erwarteten Nutzungsdauern
Sachanlagen	18	Abschreibung der Sachanlagen: Schätzung der erwarteten Nutzungsdauern
		TRATON als Leasingnehmer – Bewertung von Nutzungsrechten: Einschätzung der Vertragslaufzeit bei Verlängerungs- und Kündigungsoptionen
		TRATON als Leasinggeber – Bewertung von Vermieteten Vermögenswerten/Forderungen aus Finanzdienstleistungen: Schätzung des Restwerts zum Ende der Vertragslaufzeit
Leasing	18, 19, 22	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	Bewertung: Einschätzung erwarteter Kreditverluste
Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	32	Bewertung: Einschätzung der versicherungs-mathematischen Annahmen
		Ansatz und Bewertung von Rückstellungen: Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung sowie des Diskontierungszinssatzes
Sonstige Rückstellungen	33	

6. Segmentberichterstattung

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Segmentberichterstattung

Die Produktions- und Vermarktungsaktivitäten der TRATON GROUP werden auf die Segmente Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus, Navistar Sales & Services und Volkswagen Truck & Bus aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur. Im Hinblick auf Entscheidungen über die

Allokation von Ressourcen und auf die Bewertung der Ertragskraft werden die Ergebnisse der Einheiten regelmäßig vom Vorstand der TRATON SE in seiner Funktion als verantwortliche Unternehmensinstanz überprüft. Als zusätzliche Referenz geben wir das Geschäftsfeld TRATON Operations an, das dem konsolidierten Wert der ihm zugeordneten vier Fahrzeugsegmente entspricht.

TRATON Financial Services fasst die Aktivitäten von Scania Financial Services und Navistar Financial Services zusammen. Beide Geschäfte bieten ihren Kunden Finanzierungslösungen für den Erwerb von Nutzfahrzeugen an und unterliegen daher den gleichen konjunkturellen Schwankungen. Auch ähneln sie sich stark im Hinblick auf die Kundengruppen und Vertriebswege, da sie zur Finanzierung der Produkte des jeweiligen Fahrzeugsegments bereitstehen. Die Einheiten haben einen ähnlichen Geschäftszyklus im Hinblick auf ihre Umsatzentwicklung, ihre Kapitalintensität und ihre langfristige finanzielle Leistung, und werden daher in der Berichterstattung zusammengefasst.

In der Spalte Überleitung werden die Corporate Items mit den Aktivitäten und Services der TRATON-Holding (TRATON SE und weitere nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen) ausgewiesen. Zudem werden hier die Konsolidierung zwischen den Segmenten sowie die Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments dargestellt.

Das Segmentergebnis wird in der TRATON GROUP auf Basis des Operativen Ergebnisses (bereinigt) bestimmt. Das Operative Ergebnis (bereinigt) wird für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses durch Berücksichtigung von Bereinigungen auf das Operative Ergebnis ermittelt. Diese 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 sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP.

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 *Leasingverhältnisse* im Segment Financial Services 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 Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip. Die Umsatzerlöse aus Sicherungsgeschäften werden den „Übrigen Regionen“ zugeordnet.

Die vier Fahrzeugsegmente entwickeln, produzieren und vertreiben Lkw und Busse, und bieten dazugehörige Dienstleistungen und Ersatzteile an.

Scania Vehicles & Services hat sich mit der Marke Scania als Premium-Innovationsführer für nachhaltige Transportlösungen in der TRATON GROUP positioniert. Scania ist weltweit vertreten, insbesondere in Europa, Südamerika und Asien.

MAN Truck & Bus ist der verlässliche Business-Partner im Lkw- und Bus-Geschäft, der es sich zum Ziel gesetzt hat, das Geschäft seiner Kunden zu vereinfachen und ein Komplettangebot bereithält vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw. MAN expandiert vom Kernmarkt Westeuropa in die Wachstumsmärkte Osteuropas und Asiens sowie in den Mittleren Osten, Afrika und Lateinamerika.

Navistar Sales & Services stellt Lkw und Schulbusse her und verkauft zudem Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen. Navistar ist vor allem in den USA, Mexiko und Kanada vertreten.

Volkswagen Truck & Bus bietet für seine Produkte ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte, insbesondere in Lateinamerika sowie in Afrika und Asien.

TRATON Financial Services bietet Kunden von Scania und Navistar Finanzierungsloesungen wie Darlehen oder Leasingverträge an. Für Kunden von MAN Truck & Bus und Volkswagen Truck & Bus stellen die Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, und deren Tochtergesellschaften (Volkswagen Financial Services) ähnliche Finanzierungsloesungen außerhalb der TRATON GROUP bereit. Zur künftigen Integration wesentlicher Teile dieses Finanzdienstleistungsgeschäfts in die TRATON GROUP wurde im Geschäftsjahr ein Rahmenvertrag zum schrittweisen Erwerb dieser Teile geschlossen (siehe Anhangsangabe „7. Akquisitionen“).

BERICHTSSEGMENTE 2023

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP	davon TRATON Operations
Umsatz gesamt	17.878	14.811	11.042	2.477	1.589	47.797	-924	46.872	45.736
Konzerninterner Umsatz	-471	-270	16	-7	-139	-871	871	-	-313
Außenumsatz	17.407	14.541	11.059	2.469	1.450	46.926	-54	46.872	45.423
Abschreibungen	-1.047	-1.083	-286	-81	-397	-2.895	85	-2.810	-2.496
Wertminderungen	-55	-	-	-2	-2	-58	-	-58	-57
Operatives Ergebnis (bereinigt)	2.266	1.075	734	217	269	4.561	-527	4.034	4.272
Finanzergebnis	934	-28	-113	-167	3	630	-1.140	-511	626
davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	1	39	-	-	1	41	84	124	40
Investitionen¹	1.127	564	488	91	415	2.685	-93	2.592	2.270
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	112	174	-	-	4	290	1.192	1.482	286

¹ Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16) in Höhe von 2.867 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt: Scania Vehicles & Services: 1.239 Mio €, MAN Truck & Bus: 637 Mio €, Navistar Sales & Services: 570 Mio €, Volkswagen Truck & Bus: 94 Mio €, TRATON Financial Services: 420 Mio €, Überleitung: -93 Mio €.

BERICHTSSEGMENTE 2022

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP	davon TRATON Operations
Umsatz gesamt	15.316	11.331	10.501	2.952	1.294	41.395	- 1.060	40.335	39.554
Konzerninterner Umsatz	- 428	- 210	- 287	- 8	- 90	- 1.023	1.023	-	- 386
Außenumsatz	14.888	11.121	10.215	2.944	1.204	40.372	- 37	40.335	39.168
Abschreibungen	- 1.151	- 1.163	- 270	- 61	- 448	- 3.094	139	- 2.954	- 2.643
Wertminderungen	- 13	- 16	- 18	- 2	0	- 50	16	- 34	- 50
Operatives Ergebnis (bereinigt)	1.315	139	502	309	303	2.568	- 497	2.071	2.257
Finanzergebnis	27	78	23	- 167	0	- 40	36	- 4	- 40
davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	- 7	35	-	-	-	27	70	97	27
Investitionen¹	905	633	392	122	4	2.056	- 27	2.029	2.051
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	101	135	-	-	-	236	1.093	1.328	236

¹ Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16) in Höhe von 2.349 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt: Scania Vehicles & Services: 1.033 Mio €, MAN Truck & Bus: 738 Mio €, Navistar Sales & Services: 449 Mio €, Volkswagen Truck & Bus: 128 Mio €, TRATON Financial Services: 8 Mio €, Überleitung: - 7 Mio €.

Die Überleitung der Segmentwerte auf die entsprechenden Konzernwerte stellt sich wie folgt dar:

ÜBERLEITUNG AUF DEN UMSATZ DER TRATON GROUP

in Mio €	2023	2022
Umsatz gesamt, Summe der Segmente	47.797	41.395
Außenumsatz der TRATON-Holding	15	12
Effekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	- 11	- 43
Konsolidierung	- 929	- 1.029
Umsatz der TRATON GROUP	46.872	40.335

ÜBERLEITUNG AUF DAS ERGEBNIS VOR STEUERN DER TRATON GROUP

in Mio €	2023	2022
Operatives Ergebnis (bereinigt), Summe der Segmente	4.561	2.568
Sondereffekte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine	- 102	- 477
Sondereffekte aus Rechtsverfahren und damit verbundenen Maßnahmen	- 89	- 17
Sondereffekte aus Restrukturierungsmaßnahmen	- 80	- 13
Operatives Ergebnis der TRATON-Holding	- 135	- 124
Ergebniseffekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	- 290	- 317
Konsolidierung	- 102	- 57
Operatives Ergebnis der TRATON GROUP	3.763	1.564
Finanzergebnis	- 511	- 4
Ergebnis vor Steuern der TRATON GROUP	3.253	1.560

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH REGIONEN

in Mio €	Deutschland	EU27+3 (ohne Deutschland)	USA	Nordamerika (ohne USA)	Brasilien	Südamerika (ohne Brasilien)	Übrige Regionen	Gesamt
2023								
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2023	5.006	12.420	7.266	809	1.805	170	801	28.278
Umsatz	5.995	18.035	9.578	2.435	4.173	1.333	5.323	46.872
2022								
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2022	5.165	12.294	7.477	782	1.792	176	683	28.369
Umsatz	4.446	14.312	8.545	1.913	4.765	1.577	4.778	40.335

7. Akquisitionen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei der Erstkonsolidierung werden die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Geschäfts- oder Firmenwert. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr erfolgswirksam berücksichtigt. Sofern nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil, der direkt den Minderheiten zum Erwerbszeitpunkt zuzuordnen ist, mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Geschäfts- oder Firmenwerte) und Schulden bestimmt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Unternehmenszusammenschlüsse unter gemeinsamer Beherrschung werden unter Anwendung der Buchwertmethode bilanziert. Bei Anwendung der Buchwertmethode werden die übernommenen Vermögenswerte und Schulden zu den bestehenden Konzernbuchwerten aus Sicht der Volkswagen AG im Erwerbszeitpunkt fortgeführt. Ein etwaiger Unterschiedsbetrag zwischen der Gegenleistung und der Summe der übernommenen Buchwerte im Erwerbszeitpunkt wird im Eigenkapital erfasst.

Am 12. Juli 2023 wurde zwischen Gesellschaften der TRATON GROUP und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein Rahmenvertrag zum Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und Volkswagen Truck & Bus (VWTB) geschlossen. TRATON Financial Services wird schrittweise in 14 Ländern die Rechte auf das zukünftige Finanzdienstleistungsgeschäft für MAN- und VWTB-Kunden erwerben, das zuletzt bei Volkswagen Financial Services lag. Das bestehende Portfolio verbleibt bei Volkswagen Financial Services. Die Übertragung der Aktivitäten in den einzelnen Ländern wird jeweils als Unternehmenszusammenschluss unter gemeinsamer Beherrschung unter Anwendung der Buchwertmethode bilanziert. Die TRATON Financial

Services AB, Södertälje/Schweden, hat am 19. Juli 2023 für den Erwerb 275 Mio € auf ein Konto bei der Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig (VW Bank) eingezahlt, die im Cashflow aus der Investitionstätigkeit gezeigt werden. Mit Effekt zum 1. August 2023 wurden 50% der Anteile am Joint Venture MAN Financial Services (SA) (RF) (Pty) Ltd., Johannesburg/Südafrika, erworben. Der Kaufpreis für das Joint Venture in Höhe von 4 Mio € wird in der Kapitalflussrechnung als „Erwerb von sonstigen Beteiligungen“ gezeigt. Die verbleibenden 271 Mio € für die Übertragung der Geschäftsbetriebe in den anderen Ländern werden in der Kapitalflussrechnung als „Erwerb von Tochtergesellschaften und sonstigen Geschäftsbetrieben“ ausgewiesen. Diese Übertragungen waren zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen.

8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Zu den zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten 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. Die Bewertung erfolgt zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten; eine planmäßige Abschreibung wird nicht mehr vorgenommen. Im Rahmen der Bewertung werden die Vermögenswerte und Schulden zugrunde gelegt, die zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Veräußerung tatsächlich abgehen werden. Übersteigt der Gesamtbuchwert der Veräußerungsgruppe den Fair Value abzüglich Veräußerungskosten, wird eine Wertminderung auf die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe vorgenommen; Flüssige Mittel bleiben dabei unberücksichtigt. Ein nicht durch abschreibungsfähige Vermögenswerte gedeckter verbleibender Wertminderungsbedarf wird über die Erfassung einer Sonstigen Rückstellung berücksichtigt. Der

Veräußerungsgruppe zugeordnete Beträge des Kumulierten Sonstigen Ergebnisses aus Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umzugliedern sind und die sich im Wesentlichen auf Währungsumrechnungsdifferenzen, Cashflow Hedges oder Kosten der Sicherungsmaßnahmen beziehen, werden erst bei Veräußerung erfolgswirksam erfasst. Beträge aus Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umzugliedern sind, werden mit Veräußerung in die Gewinnrücklagen der TRATON GROUP umgegliedert.

Im Geschäftsjahr veräußerte Veräußerungsgruppen

Der Verkauf von 100% der Anteile an Scania Finance LLC, Scania Insurance LLC und Scania Leasing LLC mit Sitz in der Russischen Föderation (zusammen „Scania Finance Russland“) an Unternehmen im Volkswagen Konzern wurde am 17. Januar 2023 nach Erhalt aller behördlichen Genehmigungen abgeschlossen. Der Verkaufspreis belief sich auf 400 Mio €. Die Vermögenswerte und Schulden von Scania Finance Russland gliederten sich zum Zeitpunkt der Veräußerung wie folgt:

in Mio €	17.01.2023
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	109
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	9
Flüssige Mittel	304
Summe Vermögenswerte	421
Sonstige Verbindlichkeiten	20
Passive latente Steuern	1
Summe Verbindlichkeiten	21

Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand in Höhe von 285 Mio € erfasst, wovon 184 Mio € bereits im Geschäftsjahr 2022 erfasst wurden. Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen von Scania Finance Russland wurden dabei in Gänze wertberichtigt. Darüber hinaus wurden Forderungen aus Finanzdienstleistungen teilweise wertberichtigt. Der in 2022 erfasste Aufwand entfiel mit 183 Mio € auf Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte und mit 1 Mio € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Darüber hinaus wurde zum Zeitpunkt der Veräußerung

ein negatives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 102 Mio €, das sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht, ebenfalls in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert. Die Veräußerung von Scania Finance Russland führte zu einem Nettzahlungsmittelzufluss in Höhe von 96 Mio €, der in der Kapitalflussrechnung unter der Position „Veräußerung von Tochtergesellschaften“ ausgewiesen wird. Die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment TRATON Financial Services zugeordnet.

Im Vorjahr abgeschlossene Veräußerungen

Aus dem am 30. November 2022 vollzogenen Verkauf des auf Dieselmotoren spezialisierten Unternehmens International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda., São Paulo/Brasilien (MWM) an Tupy S.A., Brasilien, erhielt die TRATON GROUP im Geschäftsjahr eine Zahlung in Höhe von 31 Mio € aus Kaufpreisanpassungen in Bezug auf die Schlussbilanz von MWM. Für weitere Informationen zu der Transaktion wird auf den Konzernabschluss der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2022 verwiesen.

Für die beiden im Geschäftsjahr 2022 abgeschlossenen Veräußerungen von MAN Truck and Bus Rus LLC, Moskau/Russische Föderation, sowie Scania-Rus LLC, Golitsino/Russische Föderation, wurde im Geschäftsjahr 2022 in Summe ein Aufwand in Höhe von 199 Mio € erfasst. Der Aufwand entfiel mit 151 Mio € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen, mit 40 Mio € auf die Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte und mit 8 Mio € auf das Steuerergebnis. Für weitere Informationen zu den beiden Veräußerungen wird auf den Konzernabschluss der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2022 verwiesen.

9. Umsatz

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Umsatz

Die Erfassung von Umsatzerlösen erfolgt grundsätzlich erst nach Erbringung der Leistung, d. h. mit Lieferung an sowie Abnahme durch den Kunden, beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Bei langfristigen Dienstleistungsverträgen und Servicegarantien werden die Umsatzerlöse linear über die Vertragslaufzeit erfasst oder, sofern die Leistungserbringung nicht linear erfolgt, entsprechend dem erwarteten Aufwandsverlauf unter Anwendung der Cost-to-Cost-Methode. Erhaltene Vorauszahlungen für Dienstleistungen 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 für Dienstleistungsverträge mit der Erfüllung der Leistungsverpflichtung decken, entspricht der erfasste Umsatz den Zahlungen.

Enthält ein Vertrag mehrere Leistungsverpflichtungen, wird der Transaktionspreis auf die jeweiligen Leistungsverpflichtungen verteilt. 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.

Darüber hinaus gibt es bei TRATON Verkäufe, bei denen zu einem späteren Zeitpunkt bestimmte Teile zur Wiederaufbereitung zurückgekauft werden. Diese begründen die Erfassung einer Rücknahmeverpflichtung gegenüber dem Kunden, die mittels der Erwartungswertmethode bewertet wird, und einer Sonstigen Forderung für das zugrunde liegende Teil. Umsatz wird insoweit nicht erfasst.

Zur Förderung von Verkäufen werden Drittfinanzierern und Endkunden Unterstützungen wie Restwertgarantien angeboten. Restwertgarantien führen zu einer Rückerstattungsverbindlichkeit und werden gewöhnlich anhand des wahrscheinlichsten Betrags ermittelt.

Skonti, Kundenboni und Rabatte vermindern den Transaktionspreis. Variable Gegenleistungen werden nur insoweit in den Transaktionspreis einbezogen als eine spätere Stornierung der Umsatzerlöse mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

TRATON nutzt die praktische Erleichterung, eine Finanzierungskomponente nur zu bilanzieren, wenn diese wesentlich ist, und wenn ein Zeitraum von mehr als einem Jahr zwischen dem Übergang des Produkts oder der Dienstleistung an den Kunden und der Kundenzahlung erwartet wird. Aufgrund dieser Erleichterung wird keine Finanzierungskomponente bilanziert.

Soweit die TRATON GROUP neben den Chancen und Risiken zusätzlich auch die Verfügungsmacht zurückbehält, werden veräußerte Fahrzeuge, die mit einer Rückkaufverpflichtung versehen sind, als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Der bei Veräußerung erhaltene Kaufpreis wird abzüglich des Barwerts des Rückkaufpreises ratierlich über die Laufzeit des Leasingverhältnisses im Gewinn oder Verlust erfasst. Verkäufe, bei denen der Rückkauf nicht von vornherein fest vereinbart ist, sondern allein der Kunde über den Rückkauf zu einem zuvor vereinbarten Preis entscheidet, werden ebenfalls als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Aufgrund der Vertragsgestaltung und den Erfahrungen mit derartigen Verkäufen wird angenommen, dass der Kunde stets von seinem Andienungsrecht Gebrauch macht.

Werden hingegen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen, wird die Transaktion als Finanzierungsleasingverhältnis bilanziert. Dabei wird das Fahrzeug 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 Höhe der abgezinsten Leasingzahlungen führt. Weitere Informationen zur Bilanzierung von Operating-Leasingverhältnissen finden sich in Anhangsangabe „19. Vermietete Vermögenswerte“. Weitere Informationen zur Bilanzierung von Finanzierungsleasingverhältnissen finden sich in Anhangsangabe „22. Forderungen aus Finanzdienstleistungen“.

Die TRATON GROUP hat sich zudem bedingte Kaufoptionen gesichert, um an der Entwicklung der Restwerte zu partizipieren. Diese bedingte Kaufoption führt zu einem bilanziellen Leasingverhältnis, aufgrund dessen der Umsatz aus dem Verkauf abgegrenzt und über den Zeitraum des Leasingverhältnisses verteilt werden muss. Dies führt zu einem abgegrenzten Umsatz in Höhe der berechneten Leasingraten sowie einer finanziellen Verbindlichkeit in Höhe des erwarteten Restwerts.

Erträge aus der Kunden- oder Händlerfinanzierung 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.

Struktur des Umsatzes

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

in Mio €	2023							2022								
	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Über- leitung	Gesamt	Davon TRATON Opera- tions	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Über- leitung	Gesamt	Davon TRATON Opera- tions
Neufahrzeuge	11.672	9.527	7.859	2.258	-	-30	31.286	31.224	9.580	6.317	6.861	2.801	-	20	25.579	25.542
Originalteile	2.703	1.984	2.045	148	-	-27	6.853	6.854	2.475	1.800	2.394	121	-	-32	6.757	6.759
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	1.051	682	823	3	25	-1	2.583	2.560	991	707	635	1	18	0	2.353	2.334
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	447	835	-	-	-	-272	1.010	1.010	364	691	287	-	-	-484	858	858
Werkstattleistungen	998	824	-	17	-	-1	1.838	1.839	951	803	-	9	-	-1	1.763	1.764
Vermiet- und Leasinggeschäft	678	842	55	-	473	-364	1.684	1.575	767	880	46	-	523	-418	1.798	1.693
Zinsen und ähnliche Erträge	0	-	-	-	1.092	-137	956	0	1	-	-	-	752	-89	665	1
Sonstige Umsatzerlöse	328	117	260	50	-	-92	664	674	187	133	279	19	-	-56	563	603
	17.878	14.811	11.042	2.477	1.589	-924	46.872	45.736	15.316	11.331	10.501	2.952	1.294	-1.060	40.335	39.554

Informationen über die Leistungsverpflichtungen der Gruppe

Die Leistungsverpflichtungen des Konzerns umfassen hauptsächlich den Verkauf von Lkw, schweren Spezialfahrzeugen, Bussen, leichten Nutzfahrzeugen und damit verbundenen Ersatzteilen sowie die Erbringung von Reparatur- und Wartungsleistungen. Die TRATON GROUP gewährt neben regulären rechtlichen Gewährleistungen auch Servicegarantien.

Die Zahlungsfrist beträgt gemäß üblicher Geschäftspraxis 30 Tage, wobei in einigen Märkten eine Zahlungsfrist von bis zu 140 Tagen gewährt wird. Kunden können sich entscheiden, ein Fahrzeug mit Finanzierungsleistungen von TRATON 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 TRATON die Zahlung in der Regel von diesem Dritten, kurz nachdem der Kunde das Fahrzeug erhalten hat.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfasst u. a. Erlöse aus produktbezogenen Lizenzeinnahmen. Die Überleitung beinhaltet die TRATON-Holding, die Effekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments und die Konsolidierungsmaßnahmen zwischen den Berichtssegmenten sowie der TRATON-Holding.

Die im Berichtszeitraum erfassten Umsatzerlöse, die zu Beginn des Berichtszeitraums in den Vertragsverbindlichkeiten erfasst waren (siehe Anhangsangabe „31. Sonstige Verbindlichkeiten“), betragen 1.338 Mio € (1.232 Mio €). Im Umsatz sind 22 Mio € (37 Mio €) enthalten, die sich auf die Erfüllung von Leistungsverpflichtungen in Vorjahren beziehen.

AUFTRAGSBESTAND

in Mio €	2023	2022
Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsatzrealisierung		
Innerhalb eines Jahres	21.517	26.287
1 – 5 Jahre	2.382	2.077
In mehr als fünf Jahren	216	188
	24.115	28.552

Der Auftragsbestand nach IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* 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. Durch die Verbesserung von Versorgungs- und Lieferengpässen wurde der Auftragsbestand verringert.

10. Funktionskosten

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Betriebliche Aufwendungen

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. Diese Position umfasst auch die Kosten für Zuführungen zu Gewährleistungsrückstellungen für gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen, die jeweils zum Verkaufszeitpunkt der Produkte gebildet werden. Umsatzkosten beinhalten Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Produktionsbereich entfallenden Abschreibungen. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen der aktivierten 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.

Umsatzkosten

In dem zum 31. Dezember 2023 endenden Geschäftsjahr sind Umsatzkosten in Höhe von 37.632 Mio € angefallen. Hierin sind dem Segment TRATON Financial Services zurechenbare Aufwendungen in Höhe von 1.060 Mio € (794 Mio €) enthalten.

Die in den Umsatzkosten beinhalteten Forschungs- und Entwicklungskosten stellen sich wie folgt dar:

in Mio €	2023	2022
Primäre F&E-Kosten	2.184	1.905
davon aktivierte Entwicklungskosten	687	604
Aktivierungsquote (in %)	31%	32%
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	423	379
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.921	1.679

Personal

Der in den Funktionskosten enthaltene Personalaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 667 Mio €. Dieser resultiert im Wesentlichen aus den gestiegenen Mitarbeiterzahlen sowie höheren Löhnen und Gehältern infolge der Inflation.

PERSONALAUFWAND

in Mio €	2023	2022
Löhne und Gehälter	5.555	4.952
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.435	1.371
Personalaufwand	6.990	6.323

Die Aufwendungen für Altersversorgung beliefen sich auf 312 Mio € (340 Mio €).

IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2023	2022
Leistungslöhner	49.036	46.597
Indirekter Bereich	53.584	53.830
Mitarbeiter gesamt	102.620	100.427
davon Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit	661	546
Auszubildende	3.054	2.966
Gesamtbelegschaft	105.674	103.393

Der Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Mitarbeiterzahlen bei Scania und Navistar zurückzuführen.

11. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio €	2023			2022		
	Sonstiger betrieblicher Ertrag	Sonstiger betrieblicher Aufwand	Nettoertrag (+)/ Nettoaufwand (-)	Sonstiger betrieblicher Ertrag	Sonstiger betrieblicher Aufwand	Nettoertrag (+)/ Nettoaufwand (-)
Auswirkungen aus Wechselkursveränderungen	1.268	1.318	-51	679	726	-47
Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Verbindlichkeiten	100	-	100	111	-	111
Auswirkungen, die sich aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting ergeben	100	88	12	87	119	-32
Erträge aus Miet- und Pachteinnahmen	19	-	19	36	-	36
Auswirkungen aus Anlageabgängen	25	10	15	31	12	19
Aufwendungen aus Prozess- und Rechtsrisiken	-	230	-230	-	152	-152
Übrige Erträge und Aufwendungen	200	332	-131	263	372	-109
	1.712	1.978	-266	1.207	1.381	-174

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.

Aufgrund der hohen Inflation und der damit einhergehenden stabilisierenden Maßnahmen der Zentralbanken kam es zu erheblichen Währungsschwankungen, die zu einem Anstieg der Erträge und der Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen im Geschäftsjahr 2023 geführt haben. Die Effekte aus Änderungen von Wechselkursen hoben sich innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses weitestgehend auf.

In den Prozess- und Rechtsrisiken sind Aufwendungen in Höhe von 89 Mio € für zivilrechtliche Klagen gegen Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus im Zusammenhang mit den EU-Truck-Cases in einzelnen Ländern enthalten.

Die Erträge aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Aufwendungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.

Im Geschäftsjahr entfallen Übrige Aufwendungen in Höhe von 102 Mio € auf die Veräußerung von Scania Finance Russland. Für nähere Information siehe Anhangsangabe „8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen“. Im Geschäftsjahr 2022 entfielen Übrige Aufwendungen in Höhe von 154 Mio € auf zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen.

12. Zinsergebnis

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

in Mio €	2023	2022
Zinsen und ähnliche Erträge	341	184
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-703	-358
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	-42	-31
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-87	-70
Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes von Verbindlichkeiten und Sonstigen Rückstellungen	-55	51
	-546	-224

In den Zinserträgen des aktuellen Geschäftsjahres wirkten sich vor allem höhere Zinserträge aus Derivaten positiv aus, aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus.

Die Zunahme der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen resultiert vorwiegend aus dem gestiegenen Finanzierungsvolumen sowie dem Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus.

Der Aufwand innerhalb des Bereichs der Aufzinsung und Änderung des Abzinsungssatzes resultiert fast ausschließlich aus der Veränderung der Fristigkeiten der Verbindlichkeiten und Rückstellungen, insbesondere aus dem Bereich Gewährleistungsverpflichtungen.

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 €	2023	2022
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	4	3
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-2	-2
Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	2	2
Realisierte Fremdwährungserträge und -aufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-85	189
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von originären Finanzinstrumenten	-86	487
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting	89	-570
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten innerhalb Hedge Accounting	-10	15
Übriges Finanzergebnis	-89	123

Die Fair-Value-Änderungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting wirken den Währungsumrechnungseffekten auf die Nettoverschuldung aus der Realisierung und Bewertung entgegen. Im Geschäftsjahr 2023 verbleibt ein Residualaufwand, der vorwiegend auf den Währungsverfall in Argentinien zurückzuführen ist. Im Vorjahr entstand hingegen ein Residualertrag, da durch den allgemeinen Anstieg des Zinsniveaus der Nettoaufwand aus Zinswährungsswaps unter dem Nettoertrag aus Fremdwährungspositionen der Nettoverschuldung lag.

14. Steuern vom Einkommen und Ertrag

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Ertragsteuern

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Steuern. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen werden Sonstige Rückstellungen passiviert.

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. Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Die im Mai 2023 mit den Änderungen an IAS 12 eingeführte Ausnahme bedeutet, dass latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern, die sich aus anwendbaren oder angekündigten Steuervorschriften zur Umsetzung der von der OECD veröffentlichten Modellregeln zur Globalen Mindestbesteuerung (Säule 2) ergeben, in der TRATON GROUP weder erfasst noch ausgewiesen werden.

Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements: Ertragsteuern

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 Bewertungsvorfahren.

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

in Mio €	2023	2022
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	54	52
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	836	782
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	890	833
davon periodenfremde Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-15	2
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	210	-32
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	-298	-382
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-)	-89	-414

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2023 betrug 15%. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerquote von 31,9% (31,9%).

Für die Bewertung der latenten Steuern wurde im deutschen Organkreis zum 31. Dezember 2023 ein Steuersatz in Höhe von 31,9% angewandt (31,9%).

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 46%. Bei gespaltenen Steuersätzen wurde der Thesaurierungssteuersatz angewandt. Der sich aus Steuersatzänderungen ergebende latente Steueraufwand/-ertrag betrug im Jahr 2023 auf Konzernebene -4 Mio € (0 Mio €).

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2023 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um 363 Mio € (112 Mio €).

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden minderte sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 35 Mio € (81 Mio €). Die bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften trugen im Jahr 2023 zu einer Minderung des latenten Steueraufwands um 164 Mio € (119 Mio €) bei.

STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Zeitlich unbegrenzt nutzbar	1.789	2.495
Begrenzt nutzbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	666	987
Begrenzt nutzbar zwischen 11 und 20 Jahren	1.885	2.072
Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge gesamt	4.341	5.554
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	291	344
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	95	113
Verfallbar zwischen 11 und 20 Jahren	196	764
Nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge gesamt	581	1.222

ABSCHREIBUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Latenter Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs	22	24
Latenter Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs	-45	-22

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 155 Mio € (171 Mio €) zum 31. Dezember 2023.

KEINE ERFASSUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
für abzugsfähige temporäre Differenzen	-	-
für nach Ablauf von 20 Jahren verfallene Steuergutschriften	103	135
für unverfallbare Steuergutschriften	0	8

Für die Gewinnrücklagen ausländischer Tochtergesellschaften in Höhe von 37.228 Mio € (33.537 Mio €) wurden 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 527 Mio € zum 31. Dezember 2023 (1.321 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 2023 wurden latente Steuern in Höhe von insgesamt -11 Mio € (168 Mio €) im Sonstigen Ergebnis erfasst. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Globale Mindestbesteuerung

Die von der OECD veröffentlichten Modellregeln zur Globalen Mindestbesteuerung (Säule 2) wurden in bestimmten Ländern, in denen die TRATON GROUP tätig ist, erlassen oder im Wesentlichen erlassen. Die Gesetzgebung in Deutschland tritt für das am 1. Januar 2024 beginnende Geschäftsjahr in Kraft. TRATON sowie der Volkswagen Konzern fallen in den Geltungsbereich der erlassenen oder im Wesentlichen erlassenen Rechtsvorschriften und haben eine Bewertung des potenziellen Risikos in Bezug auf die Globale Mindeststeuer vorgenommen.

Die Beurteilung des potenziellen Risikos aus der Mindeststeuer basiert auf den jüngst verfügbaren länderbezogenen Berichten und Jahresabschlüssen für die Geschäftseinheiten der Gruppe. Aufgrund der Bewertung liegen die effektiven Steuersätze der Säule 2 in den meisten Ländern, in denen TRATON tätig ist, über 15 %. Es gibt jedoch eine geringe Anzahl von Ländern, in denen die vorübergehende Safe-Harbour-Erleichterung nicht gilt und der effektive Steuersatz der Säule 2 unter 15 % liegt. TRATON erwartet in diesen Ländern kein wesentliches Ertragsteuerrisiko aus der Säule 2.

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 UND PASSIVE LATENTE STEUERN

in Mio €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2023	2022	2023	2022
Immaterielle Vermögenswerte	139	138	1.682	1.694
Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte	102	108	1.697	1.844
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	1	5	6	7
Vorräte	53	45	55	104
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen)	313	310	271	233
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	521	499	0	3
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	2.573	2.709	153	120
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-2	-4	-	-
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	3.700	3.808	3.864	4.005
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	1.118	1.197	-	-
Steuergutschriften nach Wertberichtigungen	53	34	-	-
Summe vor Konsolidierung und Saldierung	4.871	5.039	3.864	4.005
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	3.822	3.888	3.540	3.688
Saldierung	-3.300	-3.470	-3.300	-3.470
Konsolidierung	796	705	116	155
Bilanzansatz	2.366	2.274	681	690

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

in Mio €	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.253	1.560
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 31,9% (31,9%))	1.037	497
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuersätze	-143	-84
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-93	-83
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	255	199
Effekte aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-233	-207
Periodenfremde Steuern und Steuerrisiken	-22	50
Effekte aus Steuersatzänderungen	-4	0
Sonstige Steuereffekte	5	46
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	802	419
Effektiver Steuersatz in %	25	27

15. Ergebnis je Aktie

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Ergebnis je Aktie

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

in Mio €	2023	2022
Ergebnis nach Steuern (Anteil der Aktionäre der TRATON SE)	2.451	1.141
Im Umlauf befindliche Aktien (Anzahl)	500.000.000	500.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)	4,90	2,28

Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500 Mio € und ist eingeteilt in 500 Mio (500 Mio) auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien.

16. Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten

Geschäfts- oder Firmenwerte aus Unternehmenszusammenschlüssen werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit hin überprüft. Der Werthaltigkeitstest der Geschäfts- oder Firmenwerte erfolgt in der Regel anhand des Nutzungswerts auf Ebene der Segmente. Das Gleiche gilt bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer (insbesondere Markennamen) sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind (insbesondere aktivierte Entwicklungskosten vor Beginn der Serienproduktion).

Bei sonstigen immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, wenn zum Bilanzstichtag ein Indikator für eine Wertminderung vorliegt.

Der Nutzungswert entspricht grundsätzlich 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. Ist der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Wertminderung.

Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements: Werthaltigkeit von Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nichtfinanzieller Vermögenswerte – insbesondere Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen – 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 Service-Geschäft abgeleitet. Zudem fließt auch die Transformation zur Elektromobilität unter Berücksichtigung der regulatorischen Zeitpläne ein (siehe auch Anhangsangabe „4. Auswirkungen des Klimawandels“). Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des fünfjährigen Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von 1% p. a. (1% p. a.), in der auch der Wandel zur E-Mobilität berücksichtigt ist.

Im Rahmen der Planung lässt das Management seine mittelfristigen Erwartungen aufgrund von Schätzungen zur Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds, des Markt Volumens, der Marktanteile sowie der Kosten- und Preisentwicklung einfließen. Die Planungen basieren auf vergangenen Erfahrungen und externen Informationsquellen. Der Planungszeitraum bezieht sich im Allgemeinen auf fünf Jahre.

Den Planungen der TRATON GROUP liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturelle Defizite in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Risiken bergen insbesondere der Krieg in der Ukraine sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Außerdem wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt

eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiterwachsen wird. Durch diese makroökonomischen Rahmenbedingungen ergibt sich auch ein erhöhtes Maß an Unsicherheit in Bezug auf die Ermittlung der Nutzungswerte. Auch wenn der Zinserhöhungskurs der Zentralbanken im Jahr 2023 bereits zu einer Abkühlung der Inflation führte, blieb diese weiterhin auf hohem Niveau. Für das Geschäftsjahr 2024 erwarten wir weiterhin inflationäre Tendenzen auf einem etwas niedrigeren Niveau. Ab dem Jahr 2025 gehen wir davon aus, dass sich die Steigerungsraten von Material- und Personalkosten – je nach Region – auf einem in der Vergangenheit üblichen Niveau einpendeln werden. Bedingt durch die Kostensteigerungen wurden auch Umsatzsteigerungen in der Planung hinterlegt.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Nutzfahrzeugmärkten geht der Vorstand in den Jahren 2024 bis 2028 insgesamt von einem leichten Marktrückgang aus, mit regional unterschiedlichen Entwicklungen. Für die Region EU27+3 erwarten wir einen stabilen Nutzfahrzeugmarkt, während wir in Nordamerika einen leichten Rückgang erwarten. Marktschwankungen werden voraussichtlich in den Jahren vor und nach der Einführung neuer Emissionsstandards in der Region EU27+3 und Nordamerika auftreten. In Südamerika gehen wir im Planungszeitraum, nach einem aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm in Brasilien schwachen Jahr 2023, von einem moderaten Anstieg aus. Nähere Details zur erwarteten Branchenentwicklung und zur Prognose für das Geschäftsjahr 2024 sind im „**Prognosebericht**“ im Zusammengefassten Lagebericht enthalten.

Basierend auf Volumen- und Preiseffekten gehen wir über den Planungszeitraum von einem Umsatzanstieg aus. Dabei ist in allen Segmenten in der Fünfjahresplanung eine Ausweitung der Elektromobilität hinterlegt (siehe auch Anhangsangabe „**4. Auswirkungen des Klimawandels**“). Die Kosten aus der Transformation wurden in den Cashflows berücksichtigt.

Bei Scania Vehicles & Services wirkt sich darüber hinaus ein steigendes Absatzvolumen und der Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts positiv auf die geplanten Cashflows aus.

Für MAN Truck & Bus war das Jahr 2023 das Jahr der Trendwende, nachdem im Vorjahr die positiven Auswirkungen aus dem im Jahr 2021 initiierten Programm zur Neuausrichtung durch die belastenden Effekte aus dem Krieg in der Ukraine nicht vollumfänglich gehoben werden konnten. Nach einer Stabilisierungsphase in 2024 wirkt sich die Transformation zur Elektromobilität ab dem Geschäftsjahr 2025 verstärkt auf die Cashflows aus.

Des Weiteren soll Navistar Sales & Services zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem Navistar schon heute Zugang hat.

Ferner wird für Volkswagen Truck & Bus neben dem Einstieg in neue Märkte durch die zunehmende Internationalisierung auch eine Stärkung der Marktposition in Brasilien erwartet.

Diese Annahmen führten insgesamt zu einer erwarteten Verbesserung der Operativen Rendite (bereinigt) bis ins Jahr 2028 über alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen ein Geschäftswert zugeordnet ist, hinweg.

Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen der Werthaltigkeitstests werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Risiken angepasst wurden:

WACC	2023	2022
Scania Vehicles & Services	12,1 %	13,4 %
MAN Truck & Bus	12,1 %	13,4 %
Navistar Sales & Services	12,6 %	14,1 %
Volkswagen Truck & Bus	17,5 %	19,2 %

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.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTS- ODER FIRKENWERTE

in Mio €	2023	2022
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand am 01.01.	6.254	6.242
Währungsanpassung	-102	0
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	3	18
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	0	-6
Stand am 31.12.	6.154	6.254
Abschreibungen		
Stand am 01.01.	70	69
Sonstige Veränderungen	1	1
Stand am 31.12.	70	70
Buchwert am 31.12.	6.083	6.184

Die Aufteilung der Geschäftswerte auf die Segmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Geschäftswerte nach Segmenten		
Scania Vehicles & Services	2.560	2.560
MAN Truck & Bus	222	222
Navistar Sales & Services	2.989	3.101
Volkswagen Truck & Bus	312	301
	6.083	6.184

Außerplanmäßige Abschreibungen auf unsere Geschäfts- oder Firmenwerte waren nicht notwendig. Auch eine Variation der Wachstumsprognose für die ewige Rente bzw. des Diskontierungszinssatzes von -/+1,0 Prozentpunkten führt nicht zu einem Wertminderungsbedarf der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen. Aufgrund der Transformation der Nutzfahrzeugbranche hin zur Elektromobilität und der damit einhergehenden Unsicherheit wurden auch die geplanten Zahlungsströme mit Blick auf die für möglich gehaltenen Änderungen auf ihre Sensitivität geprüft und Werthaltigkeit festgestellt.

17. Immaterielle Vermögenswerte

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert. Die Herstellungskosten aktivierter Entwicklungsprojekte umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung (z. B. Produktionsbeginn) über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle bzw. Technologien.

Die Abschreibungsdauern für immaterielle Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

Erwartete Nutzungsdauern

Software und Lizenzen	3 – 5 Jahre
Aktiviertete Entwicklungskosten	3 – 15 Jahre
Kundenbeziehungen	5 – 20 Jahre
Markennamen	unbestimmt

Die unbestimmte Nutzungsdauer von Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke. Bei Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind (insbesondere aktiviertete Entwicklungskosten vor Beginn der Serienproduktion), wird außerdem mindestens einmal jährlich ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, der den Prinzipien des Werthaltigkeitstests für Geschäfts- oder Firmenwerte folgt.

Die Abschreibungen und Wertminderungen des Geschäftsjahres werden den entsprechenden Funktionsbereichen in der Gewinn- und Verlustrechnung zugeordnet und sind insbesondere in den Umsatzkosten und Vertriebskosten enthalten.

Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements: Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte

Die Schätzung der Nutzungsdauer von abnutzbaren immateriellen Vermögenswerten basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und ggf. einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Für weitere Informationen siehe auch Anhangsangabe „16. Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten“.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2023

in Mio €	2023					2022				
	Marken- namen	Kunden- beziehungen	Aktiviere Entwick- lungskosten	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt	Marken- namen	Kunden- beziehungen	Aktiviere Entwick- lungskosten	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten										
Stand am 01.01.	1.732	2.994	6.249	676	11.651	1.761	2.856	5.826	659	11.102
Währungsanpassung	-27	-76	1	2	-101	-19	138	-143	-12	-36
Zugänge	-	-	687	29	717	-	-	604	24	629
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	-	-	-	-	-	-	1	-	2	3
Umbuchungen	-	-	0	37	37	-	-	0	19	19
Abgänge	0	-	0	-10	-10	-11	-	-34	-16	-60
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/ Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	0	0	-	-	-5	-2	-7
Sonstige Konsolidierungskreisänderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Stand am 31.12.	1.705	2.918	6.937	734	12.293	1.732	2.994	6.249	676	11.651
Abschreibungen										
Stand am 01.01.	41	859	3.138	418	4.456	37	603	2.905	383	3.929
Währungsanpassung	3	-11	3	3	-2	4	-6	-112	2	-113
Zugänge										
Abschreibungen	0	253	393	58	703	2	262	379	51	693
Zugänge										
Wertminderungen	-	-	31	1	32	-	-	0	1	2
Umbuchungen	-	-	-	0	0	-	-	-	-4	-4
Abgänge	0	-	0	-9	-9	-2	-	-34	-13	-49
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/ Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	-1	-1	-	-	-	-2	-2
Stand am 31.12.	43	1.101	3.564	471	5.179	41	859	3.138	418	4.456
Buchwert am 31.12.	1.661	1.817	3.373	263	7.114	1.691	2.136	3.111	257	7.195

Die Aufteilung der Markennamen auf die Segmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Markennamen nach Segmenten	1.661	1.691
Scania Vehicles & Services	878	878
Navistar Sales & Services	760	788
TRATON Financial Services	24	24

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 31 Mio € in den Umsatzkosten erfasst, die im Zusammenhang mit der Neuausrüstung des Busgeschäfts bzw. der Einstellung der Karosserieproduktion für Scania-Busfahrzeuge im Werk in Słupsk, Polen, stehen und auf Scania Vehicles & Services entfallen.

18. Sachanlagen, Nutzungsrechte nach IFRS 16 und Leasingverbindlichkeiten

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Sachanlagen, Nutzungsrechte nach IFRS 16 und Leasingverbindlichkeiten

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen in Form von Wertminderungen bewertet (für weitere Informationen siehe auch Anhangsangabe „16. Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten“).

Das Sachanlagevermögen wird linear zeitanteilig über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

Erwartete Nutzungsdauern

Gebäude	10 – 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	5 – 33 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 12 Jahre
Andere Anlagen	3 – 15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 15 Jahre

Die Nutzungsrechte aus Verträgen, bei denen die TRATON GROUP als Leasingnehmer auftritt, werden im Bilanzposten Sachanlagen geführt und grundsätzlich über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

Die Leasingverbindlichkeit wird mit den ausstehenden Leasingzahlungen, die unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes des Leasingnehmers abgezinst werden, bemessen. 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 Zinsaufwand und innerhalb der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit. Darüber hinaus nutzt die TRATON GROUP die Wahlrechte des IFRS 16, Leasingverträge für immaterielle und geringwertige Vermögenswerte sowie kurzfristige Leasingverträge nicht als Leasingverhältnisse zu erfassen und die diesbezüglichen Leasingzahlungen stattdessen als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

**Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements:
Nutzungsdauer im Anlagevermögen und Bewertung von Nutzungs-
rechten und Leasingverbindlichkeiten**

Die Schätzung der Nutzungsdauer bei Sachanlagen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und ggf. einer außerplanmäßigen Abschreibung. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Für das Operative Ergebnis ergab sich aus diesen Anpassungen für das Jahr 2023 ein positiver Effekt im mittleren zweistelligen Millionenbereich. Für das Jahr 2024 wird ebenfalls ein positiver Effekt im mittleren zweistelligen Millionenbereich erwartet.

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 Vertrags ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

in Mio €	2023					2022				
	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	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.	5.936	5.099	3.276	1.311	15.623	5.593	4.694	3.028	1.334	14.650
Währungsanpassung	-23	2	9	6	-6	-39	-117	-27	16	-168
Zugänge	268	137	377	984	1.766	290	191	267	852	1.600
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	53	1	0	0	55	14	14	14	-	42
Umbuchungen	317	-565	1.108	-897	-37	278	460	126	-889	-24
Abgänge	-113	-119	-200	-13	-445	-153	-144	-129	-3	-429
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-1	0	-1	0	-2	-47	-17	-7	0	-71
Sonstige Konsolidierungskreisveränderungen	-	-	-	-	-	1	17	3	1	23
Stand am 31.12.	6.438	4.554	4.570	1.391	16.953	5.936	5.099	3.276	1.311	15.623
Abschreibungen Stand am 01.01.	2.009	3.180	2.077	4	7.269	1.817	3.051	1.785	3	6.657
Währungsanpassung	-3	4	11	0	13	-19	-85	-19	0	-122
Zugänge Abschreibungen	325	329	372	-	1.027	315	325	419	-	1.059
Zugänge Wertminderungen	8	10	5	2	25	23	1	2	3	29
Umbuchungen	-3	-866	868	-	0	0	0	0	-	0
Abgänge	-60	-106	-173	-	-339	-97	-125	-113	-	-335
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-1	0	-1	-	-2	-32	-9	-3	0	-44
Zuschreibungen	0	-1	-	-2	-3	-1	0	-	-2	-3
Sonstige Konsolidierungskreisveränderungen	0	0	-	-	0	1	22	5	-	28
Stand am 31.12.	2.275	2.551	3.159	4	7.989	2.009	3.180	2.077	4	7.269
Buchwert am 31.12.	4.162	2.004	1.411	1.387	8.964	3.928	1.919	1.200	1.307	8.354

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 22 Mio € in den Umsatzkosten erfasst, die im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Bus-Geschäfts bzw. der Einstellung der Karosserieproduktion für Scania-Busfahrgestelle im Werk in Stupsk, Polen, stehen und auf Scania Vehicles & Services entfallen.

Im Vorjahr entfallen die Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 29 Mio € im Wesentlichen auf die Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaften von MAN Truck & Bus und Scania Vehicles & Services.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio €	2023			2022		
	In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt	In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand am 01.01.	1.530	290	1.822	1.426	266	1.693
Währungsanpassung	- 11	- 2	- 14	1	- 5	- 5
Konsolidierungskreisveränderungen	18	0	18	- 12	0	- 12
Zugänge	165	104	274	244	85	330
Abgänge	- 100	- 93	- 194	- 128	- 55	- 183
Stand am 31.12.	1.601	299	1.906	1.530	290	1.822
Abschreibungen						
Stand am 01.01.	491	147	638	381	125	507
Währungsanpassung	- 4	- 1	- 6	- 3	- 3	- 6
Konsolidierungskreisveränderungen	- 1	-	- 1	- 6	0	- 7
Zugänge						
Abschreibungen	188	84	273	189	78	267
Zugänge						
Wertminderungen	-	-	-	1	0	1
Abgänge	- 55	- 85	- 141	- 71	- 52	- 123
Stand am 31.12.	619	144	764	491	147	638
Buchwert am 31.12.	982	155	1.142	1.039	144	1.183

Die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Leasingverbindlichkeiten weisen, unter Berücksichtigung zukünftig zu zahlender Zinsen, folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Innerhalb eines Jahres	279	271
Zwischen zwei und fünf Jahren	789	740
Nach mehr als fünf Jahren	311	368
	1.380	1.379

Die im Geschäftsjahr angefallenen Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten, die Aufwendungen für variable Leasingzahlungen und die Aufwendungen für geringwertige und kurzfristige Leasinggegenstände haben jeweils keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 359 Mio € (363 Mio €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über mögliche, zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Verlängerungsoptionen	661	705
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	7	2

19. Vermietete Vermögenswerte

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: 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 Ver-

mietverträgen oder Operating-Leasingverhältnissen vermarktet werden, sowie Fahrzeuge, die aufgrund von Rückkaufvereinbarungen weiterhin der TRATON GROUP zuzurechnen sind. Der Leasinggegenstand wird zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten innerhalb der Vermieteten Vermögenswerte der TRATON GROUP bilanziert und linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Änderungen des kalkulierten Restwerts werden durch Anpassung der zukünftigen Abschreibungsraten berücksichtigt. Wertminderungen, die aufgrund eines Impairment-Tests nach IAS 36 *Wertminderung von Vermögenswerten* zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen erfasst. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden linear oder auf einer anderen systematischen Basis als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten enthalten. Weitere Informationen zur Bilanzierung von Operating-Leasingverhältnissen finden sich in Anhangsangabe „9. Umsatz“.

Die Fair Values der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Daten, anhand interner Berechnungen oder durch Sachverständige (Stufe 3 der Bemessungshierarchie) ermittelt.

Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements: Werthaltigkeit von Vermieteten Vermögenswerten

Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt 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.

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER

in Mio €	2023				2022			
	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Sonstige vermietete Vermögenswerte	Gesamt	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Sonstige vermietete Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten								
Stand am 01.01.	9.139	99	41	9.279	9.785	94	44	9.922
Währungsanpassung	- 17	0	0	- 18	- 5	4	- 3	- 5
Zugänge	1.875	1	0	1.877	1.599	0	0	1.599
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	-	-	0	0	1	-	-	1
Umbuchungen	0	-	-	0	- 1	3	-	2
Abgänge	- 2.592	0	0	- 2.593	- 2.234	- 1	0	- 2.235
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	-	- 6	-	-	- 6
Stand am 31.12.	8.405	100	40	8.545	9.139	99	41	9.279
Abschreibungen								
Stand am 01.01.	3.045	37	36	3.117	2.926	33	39	2.998
Währungsanpassung	- 9	0	0	- 9	- 1	0	- 3	- 4
Zugänge Abschreibungen	1.078	2	0	1.080	1.199	3	0	1.202
Zugänge Wertminderungen	2	-	-	2	1	1	-	2
Umbuchungen	0	-	-	0	-	1	-	1
Abgänge	- 1.301	0	0	- 1.301	- 1.075	0	0	- 1.075
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	-	- 4	-	-	- 4
Zuschreibungen	- 2	-	-	- 2	- 1	- 1	-	- 2
Stand am 31.12.	2.812	38	36	2.887	3.045	37	36	3.117
Buchwert am 31.12.	5.593	61	4	5.658	6.095	63	5	6.162

Der Rückgang bei den Vermieteten Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr resultiert daraus, dass das Neugeschäft auslaufende Verträge nicht kompensieren kann. Hier spiegelt sich der verminderte Anteil des Geschäfts mit Rückkaufvereinbarung an den gesamten Absätzen wider.

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 100 Mio € (103 Mio €). Die Mieteinnahmen aus „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betragen im Berichtszeitraum 5 Mio € (22 Mio €). Der Rückgang ist durch einen Sondereffekt 2022 bei Navistar begründet.

Weitere Informationen zu Operating-Leasingverhältnissen

Aus den ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Innerhalb eines Jahres	417	473
Zwischen einem und zwei Jahren	269	285
Zwischen zwei und drei Jahren	194	197
Zwischen drei und vier Jahren	118	115
Zwischen vier und fünf Jahren	72	58
Nach mehr als fünf Jahren	35	23
Leasingzahlungen gesamt	1.104	1.151

Die Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen betragen im Berichtszeitraum 1.683 Mio € (1.829 Mio €).

20. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: 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. Effekte aus der Zunahme des anteiligen Eigenkapitals (bspw. Kapitalerhöhungen) bei diesen Unternehmen, an denen die TRATON GROUP nicht oder unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls erfolgswirksam im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst. Die übrigen Veränderungen im Eigenkapital von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen wie Währungsanpassungen werden erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Änderungen der Anteile/Minderheitenanteile an Tochterunternehmen der

Nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen werden unmittelbar erfolgsneutral im Eigenkapital bilanziert.

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 (siehe Anhangsangabe „16. Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten“). 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.

Sinotruk

Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk), ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. 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 2023 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 1.222 Mio € (903 Mio €).

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 €	2023 ¹	2022 ¹
Umsatzerlöse	9.836	7.863
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	425	309
Sonstiges Ergebnis	-2	5
Gesamtergebnis	423	314
Erhaltene Dividende ²	25	54

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 €	31.12.2023 ¹	31.12.2022 ¹
Langfristige Vermögenswerte	4.072	4.150
Kurzfristige Vermögenswerte	10.165	10.393
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	154	180
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.414	8.258
Nettovermögen	5.669	6.105
Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert		
Nettovermögen	5.669	6.105
Minderheiten	920	1.025
Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen	4.749	5.080
Anteile von TRATON (in %)	25	25
Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen	1.187	1.270
Geschäftswert, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen	-30	-181
Buchwert 31.12.	1.158	1.089

1 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni des jeweiligen Jahres.

Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH (RMMV)

Die Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH (RMMV) mit Sitz in München ist ein Unternehmen zur Entwicklung, Herstellung und zum Vertrieb von logistischen Radfahrzeugen für einen militärischen Einsatz. Der durch die TRATON GROUP gehaltene Kapitalanteil beträgt 49% und wird im Segment MAN Truck & Bus ausgewiesen. Durch die Anwendung der Equity-Methode wird unter Beachtung von lokalen Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Bilanzierung eine vom Geschäftsjahr der TRATON GROUP um drei Monate abweichende Berichtsperiode verwendet.

Zusammenfassende Finanzinformationen für RMMV (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 €	2023 ¹	2022 ¹
Umsatzerlöse	918	717
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	78	70
Sonstiges Ergebnis	2	4
Gesamtergebnis	80	75

1 Die Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober des Vorjahres bis zum 30. September des jeweiligen Jahres.

BILANZ

in Mio €	31.12.2023 ¹	31.12.2022 ¹
Langfristige Vermögenswerte	126	133
Kurzfristige Vermögenswerte	744	510
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	70	77
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	474	321
Nettovermögen	326	245
Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert		
Nettovermögen	326	245
Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen	326	245
Anteile von TRATON (in %)	49	49
Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen	160	120
Geschäftswert	10	10
Buchwert 31.12.	170	130

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September des jeweiligen Jahres.

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen der TRATON GROUP

Die Buchwerte übriger assoziierter Unternehmen betragen zum 31. Dezember 2023 42 Mio € (30 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 €	2023	2022
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-13	-10
Gesamtergebnis	-13	-10

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen der TRATON GROUP

Die Buchwerte der Gemeinschaftsunternehmen betragen zum 31. Dezember 2023 114 Mio € (79 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die Gemeinschaftsunternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den Gemeinschaftsunternehmen beziehen:

in Mio €	2023	2022
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-5	2
Gesamtergebnis	-5	2

21. Sonstige Beteiligungen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: 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. Für Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und die nach IFRS 9 *Finanzinstrumente* bewertet werden, hat die TRATON GROUP das Wahlrecht des IFRS 9 ausgeübt, diese Investitionen 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.

Die nachfolgende Tabelle enthält Finanzinformationen zu erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Sonstigen Beteiligungen:

in Mio €	Fair Value	
	31.12.2023	31.12.2022
Northvolt AB	78	78
H2GS AB	15	14
TuSimple Holdings Inc.	13	24
OneH2, Inc.	12	7
Andere Beteiligungen	22	11
	140	134

22. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Forderungen aus Finanzdienstleistungen

TRATON Financial Services bietet verschiedene Arten von Finanzierungslösungen, üblicherweise mit Fälligkeiten zwischen drei und fünf Jahren, bei denen die Fahrzeuge als Sicherheiten fungieren. Die Art der angebotenen Finanzierungslösung wird häufig von den Marktbedingungen sowie zivil- und steuerrechtlichen Regelungen im jeweiligen Land bestimmt.

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 Capital. Die Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert.

Darüber hinaus tritt TRATON Financial Services auch als Leasinggeber im Finanzierungsleasinggeschäft auf. Die daraus resultierenden Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen betreffen Nutzfahrzeugleasingverträge. Die Forderungen

werden mit ihrem Nettoinvestitionswert aus dem Leasingverhältnis angesetzt. In der Folge mindern die in der Berichtsperiode erhaltenen Leasingzahlungen den Kapitalbetrag sowie den nicht realisierten Finanzertrag. Ausfallrisiken auf Leasingforderungen werden im Rahmen von IFRS 9 berücksichtigt. Werden Mietkaufverträge angeboten, wird das Eigentumsrecht zum Verkaufsdatum an den Kunden übertragen; TRATON Financial Services erhält jedoch Sicherheiten in Form von Zurückbehaltungsrechten. Weitere Informationen zur Bilanzierung von Finanzierungsleasingverträgen finden sich in Anhangsangabe „9. Umsatz“.

Einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP verkaufen revolvierend kurzfristig fällig werdende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie vertraglich vereinbarte Zahlungsströme aus Leasingverträgen. Darüber hinaus werden im Einzelfall weitere Verkäufe vereinbart. Bei TRATON Financial Services werden zudem Asset-Backed-Securities-Transaktionen durchgeführt, bei denen zukünftige Zahlungsströme aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen an strukturierte Unternehmen abgetreten werden, die diese verbrieft. Verbleiben im Wesentlichen alle Chancen und Risiken aus dem Eigentum bei TRATON Financial Services, wird der finanzielle Vermögenswert nicht ausgebucht. Stattdessen wird im Fall von Asset-Backed-Securities-Transaktionen eine Finanzverbindlichkeit angesetzt. Für alle übrigen Fälle wird eine Sonstige finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des erhaltenen Entgelts bilanziert.

Für weitere Informationen zu den Ansatz- und Bewertungsgrundsätzen der Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft sowie zu der Berücksichtigung von Ausfallrisiken bei Leasingforderungen, siehe Anhangsangabe „35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“ und „36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben“.

Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements: Bewertung erwarteter Kreditverluste

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. Soweit möglich, werden die Einschätzungen dieses Verlustrisikos unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet.

FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

in Mio €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft						
Kundenfinanzierung	2.162	4.322	6.484	1.856	3.519	5.374
Händlerfinanzierung	1.498	5	1.504	1.502	4	1.506
	3.661	4.327	7.988	3.358	3.523	6.881
Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	23	-	23	17	-	17
Forderungen aus dem Finanzierungsleasinggeschäft	1.870	3.440	5.310	1.687	3.038	4.724
	5.554	7.767	13.321	5.061	6.560	11.622

Die Erhöhung der Forderungen aus Kundenfinanzierungen sowie der Forderungen aus dem Finanzierungsleasinggeschäft im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus der guten Geschäftsentwicklung des Segments TRATON Financial Services.

Zum 31. Dezember 2023 beinhalten die Forderungen aus Finanzdienstleistungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen, überwiegend für Mietverträge, in Höhe von 1 Mio € (3 Mio €).

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DER LEASINGZAHLUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASINGVERTRÄGEN

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	6.064	5.512
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-618	-437
Nettoinvestitionswert	5.447	5.075
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-137	-351
Buchwert	5.310	4.724

Die Zinserträge aus der Nettoinvestition der Finanzierungsleasingverhältnisse belaufen sich auf 303 Mio € (260 Mio €) und werden in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen entstand im Geschäftsjahr ein Veräußerungsgewinn von 445 Mio € (220 Mio €). Der Anstieg ist unter anderem auf ein gesteigertes Volumen von Finanzierungsleasingverträgen insbesondere in Europa zurückzuführen.

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinnten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Innerhalb eines Jahres	2.157	1.939
Zwischen einem und zwei Jahren	1.535	1.484
Zwischen zwei und drei Jahren	1.124	1.033
Zwischen drei und vier Jahren	713	610
Zwischen vier und fünf Jahren	349	279
Nach mehr als fünf Jahren	186	167
Leasingzahlungen gesamt	6.064	5.512

Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Segments TRATON Financial Services sind zum Abschlussstichtag mit einem Buchwert in Höhe von 1.122 Mio € (843 Mio €) in den Forderungen enthalten. Der Buchwert der korrespondierenden Finanzverbindlichkeiten beträgt 997 Mio € (684 Mio €). Im Rahmen der Transaktion werden

die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und Sicherheiten in Höhe von insgesamt 1.122 Mio € (843 Mio €) gestellt. Die Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen, da Delkreder- und Zahlungszeitpunkttrisiken in der TRATON GROUP zurückbehalten wurden. Zusätzlich besteht in einigen Fällen die Möglichkeit, Forderungen aus der Asset-Backed-Securities-Struktur zurückzutransferieren. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Finanzdienstleistungsforderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie einer Übersicherung.

Teile der durchgeführten Asset-Backed-Securities-Transaktionen können unter bestimmten Bedingungen vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter Clean-up Call). Sofern Forderungen aus der Asset-Backed-Securities-Struktur zurück transferiert werden, können die abgetretenen Forderungen nochmals 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 2023 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 1.122 Mio € (843 Mio €). Der Fair Value der dazugehörigen Verbindlichkeiten belief sich zum Stichtag auf 1.000 Mio € (684 Mio €). Die daraus resultierende Nettoposition beträgt somit 122 Mio € (159 Mio €).

23. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Positive Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten	337	397
Verfügungsbeschränkte Zahlungsmittel	333	46
Forderungen aus Darlehen (ohne Zinsen)	85	92
Übrige finanzielle Vermögenswerte	633	576
	1.387	1.110

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten vor allem zur Sicherung von Zins- und Währungsrisiken. Der leichte Rückgang der positiven Marktwerte im aktuellen Jahr ist vorwiegend auf Zinsicherungsgeschäfte zurückzuführen, weil im Euroraum mit langfristig sinkenden Zinsen gerechnet wird. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in den

Anhangsangaben „35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“ sowie „36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben“ näher erläutert.

Die verfügbaren beschränkten Zahlungsmittel beinhalten 271 Mio € für den schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB (siehe Anhangsangabe „7. Akquisitionen“). Die übrigen verfügbaren beschränkten Zahlungsmittel dienen im Wesentlichen als Sicherheit im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

In den übrigen finanziellen Vermögenswerten sind u. a. Forderungen gegenüber Kunden, die mittels eines Kreditkartenprogramms Teile bei Händlern gekauft haben, Ansprüche auf Erstattungen, Forderungen aus dem Versicherungsmanagement sowie Gewährleistungsgutschriften enthalten.

Zum 31. Dezember 2023 beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 396 Mio € (114 Mio €, Vorjahreswert angepasst). Davon entfallen 84 Mio € (89 Mio €) auf Forderungen aus Darlehen.

24. Sonstige Forderungen

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Sonstige Steueransprüche	1.044	1.045
Übrige Forderungen	640	698
	1.684	1.744

In den übrigen Forderungen sind 70 Mio € (70 Mio €) aus Verkäufen mit Rückgaberecht enthalten, im Wesentlichen aus verkauften Fahrzeugen, bei denen TRATON bestimmte Teile zu einem späteren Zeitpunkt zur Wiederaufbereitung zurückkaufen wird. Darüber hinaus sind aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 464 Mio € (481 Mio €) enthalten.

Zum 31. Dezember 2023 beinhalten die sonstigen Forderungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 24 Mio € (24 Mio €).

25. Vorräte

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: 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.

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.731	1.480
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	734	847
Fertige Erzeugnisse und Waren	4.957	4.226
Geleistete Anzahlungen	24	20
	7.447	6.574

Die Vorräte sind im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 873 Mio € gestiegen. Dies resultiert in erster Linie aus dem starken Anstieg des Bestands an Neufahrzeugen. Hier spiegelt sich u. a. der Anstieg der Produktion bei einigen Marken wider.

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden im Geschäftsjahr Vorräte in Höhe von 37.223 Mio € (33.178 Mio €) in den Umsatzkosten erfasst. Die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 115 Mio € (37 Mio €).

26. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Forderungen aus Lieferung und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden beim erstmaligen Ansatz mit ihrem Transaktionspreis bewertet.

Einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP verkaufen revolvierend kurzfristig fällig werdende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen; für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „**22. Forderungen aus Finanzdienstleistungen**“ sowie für Forderungsverkäufe an Gesellschaften des Volkswagen Konzerns (echtes Factoring) siehe Anhangsangabe „**41. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**“. Für weitere Informationen zu den Bewertungsgrundsätzen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen siehe Anhangsangabe „**35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**“.

FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	3.635	3.181
Nahestehenden Unternehmen	258	166
	3.894	3.348

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen war im Wesentlichen auf ein gestiegenes Geschäftsvolumen zurückzuführen.

27. Flüssige Mittel

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel enthalten die Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzinvestitionen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen.

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-Segmente steuern die Mittelflüsse aus der Geschäftstätigkeit selbst. Die Zahlungsmittelüberschüsse der Segmente von TRATON werden bei der TRATON SE verwaltet. Die Cash-Pooling-Forderungen gegen verbundene Unternehmen werden unter den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.

Die TRATON GROUP legt ihre überschüssigen liquiden Mittel zum Teil bei der Volkswagen AG zu marktüblichen Zinsen 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 und kurzfristige Geldaufnahmen bei der Volkswagen AG als Finanzverbindlichkeiten erfasst. Einlagen bei global aufgestellten Banken sind ebenfalls gängige Praxis.

Für weitere Informationen zu den Bewertungsgrundsätzen siehe Anhangsangabe „35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“.

FLÜSSIGE MITTEL

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Guthaben bei Kreditinstituten	1.441	1.244
Schecks, Wechsel und Kassenbestand	34	59
Cash-Pooling-Forderungen gegen nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	1	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen des Volkswagen Konzerns	255	135
	1.730	1.439

Im Vorjahr wurden zudem Flüssige Mittel von 304 Mio € in den Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten ausgewiesen. Der komplette Betrag entfiel auf TRATON Financial Services.

28. Eigenkapital Grundkapital

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 Dividendenrechte. Ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 der Satzung ausgeschlossen.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist nach § 5 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 31. Mai 2028 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 2023). 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 Aufsichtsrates 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 2023 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Bedingtes Kapital

Außerdem ist nach § 5 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft 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 2023). Das Bedingte Kapital 2023 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2023 unter Tagesordnungspunkt 10.2. bis zum 31. Mai 2028 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.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 13.295 Mio € (13.695 Mio €) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar.

Bei der Kapitalrücklage in Höhe von 13.295 Mio € handelt es sich um eine freie Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB. Im Geschäftsjahr wurden 400 Mio € (600 Mio €) aufgelöst und in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Gewinnrücklagen und Sonstiges Ergebnis

Die zum 31. Dezember 2023 ausgewiesenen Gewinnrücklagen in Höhe von 5.464 Mio € (2.964 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 2023 zahlte die TRATON SE ihren Aktionären eine Dividende in Höhe von 0,70 € (0,50 €) je Aktie. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung in Höhe von 350 Mio € (250 Mio €).

Zum 31. Dezember 2023 beinhaltet das Kumulierte Sonstige Ergebnis in Höhe von –2.777 € (–2.791 Mio €) die kumulierten Beträge aus erfolgsneutralen Transaktionen, insbesondere Währungsumrechnungsdifferenzen, Differenzen aus der Neubewertung von Pensionsplänen und der Bewertung von Beteiligungen. Weitere Informationen sind der [Gesamtergebnisrechnung](#) zu entnehmen.

Für das Geschäftsjahr 2023 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE der am 13.06.2024 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividendenzahlung von 1,50 € je Aktie (0,70 € je Aktie) vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 750 Mio € (350 Mio €).

29. Finanzverbindlichkeiten

Die Aufgliederung der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Anleihen	11.576	10.136
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	5.920	5.915
Leasingverbindlichkeiten	1.181	1.209
Commercial Paper	1.121	899
Darlehen und kurzfristige Geldaufnahmen von Volkswagen AG	797	1.720
Schuldscheindarlehen	700	700
Darlehen von Volkswagen Group of America Finance	359	–
Darlehen von Volkswagen International Luxemburg	–	500
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten ¹	50	53
	21.704	21.131

¹ Die Werte des Vorjahres wurden an die aktuelle Darstellung angepasst.

Finanzverbindlichkeiten aus Anleihen beziehen sich im Wesentlichen auf European Medium Term Notes (EMTN).

TRATON verfügt über ein European-Medium-Term-Notes-Programm (EMTN-Programm) in Höhe von 12.000 Mio €. TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen (TRATON Finance) nutzt das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird. Im Rahmen des Programms hat TRATON Finance im Jahr 2023 insgesamt 3.235 Mio € (1.405 Mio €) Anleihen begeben und Tilgungen von 614 Mio € (5 Mio €) vorgenommen. Aus diesem EMTN-Programm wurden per 31. Dezember 2023 Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 8.131 Mio € (5.408 Mio €) ausgewiesen. Diese wurden teilweise mit Zinsderivaten gesichert.

Scania setzt ein EMTN-Programm in Höhe von 5.000 Mio € (7.000 Mio €) ein, aus welchem zum 31. Dezember 2023 Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 2.326 Mio € (3.891 Mio €) erfasst wurden. Im Berichtszeitraum wurden daraus Anleihen in Höhe von 134 Mio € (905 Mio €) begeben und 1.658 Mio € (1.769 Mio €) getilgt.

TRATON hat zum 12. September 2023 ein Commercial-Paper-Programm von 2.500 Mio € aufgesetzt, wovon 990 Mio € bis Ende Dezember 2023 begeben wurden. Seitens Scania bestehen zwei Commercial-Paper-Programme: eines in schwedischen Kronen und eines in Euro, welche zum Berichtsjahresende mit – Mio € (780 Mio €) bilanziert und damit nicht in Anspruch genommen wurden.

Das Darlehen gegenüber Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxemburg) in Höhe von 500 Mio € wurde im 1. Quartal 2023 vollständig getilgt. Die Ziehung der Kreditlinie der Volkswagen AG wurde in 2023 durch eine Rückzahlung in Höhe von 1.220 Mio € reduziert. Gegenläufig wurden eine neue Kreditlinie bei der Volkswagen Group of America Finance, LLC, Herndon, Virginia/USA (Volkswagen Group of America Finance) von 359 Mio € in Anspruch genommen sowie eine zusätzliche Kreditlinie gegenüber der Volkswagen AG von 297 Mio € gezogen.

Für Informationen zu den Bewertungsgrundsätzen siehe Anhangsangabe „**35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**“. Für Informationen über die Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten siehe Anhangsangabe „**22. Forderungen aus Finanzdienstleistungen**“.

30. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen	2.672	3.064
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	579	826
Zinsverbindlichkeiten	172	94
Verbindlichkeiten aus Factoring	86	105
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	779	676
	4.288	4.765

Die Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen stammen aus Verkäufen von Nutzfahrzeugen, die aufgrund einer Rückkaufvereinbarung als Operating-Leasingverhältnis bilanziert werden. Für weitere Informationen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen siehe Anhangsangabe „**19. Vermietete Vermögenswerte**“.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten zur Sicherung von Zins- und Währungsrisiken. Die Instrumente, die zur Absicherung des Währungsrisikos von Kundenbestellungen und der Nettoliquidität zum Einsatz kommen, werden sich mit gegenläufigen Effekten des Basiswerts ausgleichen. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe „**35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**“ sowie „**36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben**“ näher erläutert.

In einigen Fällen wird das vertragliche Anrecht auf Zahlungsströme von Leasingverträgen an eine externe Bank übertragen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Buchwert der übertragenen, aber nicht ausgebuchten Leasingvermögenswerte 83 Mio € (98 Mio €). Die Vermögenswerte kamen aufgrund einer allgemeinen Regressklausel nicht für eine Ausbuchung in Betracht. Die entsprechende sonstige finanzielle Verbindlichkeit hat zum Berichtszeitpunkt einen Buchwert von 86 Mio € (105 Mio €). Der Unterschied zwischen dem Vermögens- und dem Verbindlichkeitsbetrag ergibt sich hauptsächlich daraus, dass der Vermögenswert nur den derzeit fälligen Anteil aus Operating-Leasingverhältnissen umfasst, während die Verbindlichkeit den abgezinsten Barwert aller übertragenen künftigen Zahlungsströme enthält. Zum Bilanzstichtag beträgt der Fair Value der übertragenen, aber nicht ausgebuchten Vermögenswerte 80 Mio € (105 Mio €), der Fair Value der entsprechenden Verbindlichkeit beläuft sich auf 85 Mio € (105 Mio €) und die Netto-position entspricht somit –5 Mio € (0 Mio €). Für Informationen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen im Zusammenhang mit der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten siehe Anhangsangabe „**22. Forderungen aus Finanzdienstleistungen**“.

Die Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten zum Teil Abgrenzungen für ausstehende Eingangsrechnungen von Lieferanten.

31. Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte	2.250	2.167
Vertragsverbindlichkeiten	2.195	1.985
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.107	897
Verbindlichkeiten aus übrigen Steuern	587	482
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	325	266
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	401	425
	6.866	6.223

Bei den Noch nicht als Ertrag vereinnahmten Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte handelt es sich um Verbindlichkeiten aus Buy-Back-Geschäften.

Die folgende Tabelle erläutert die Veränderung der Vertragsverbindlichkeiten im Berichtszeitraum:

in Mio €	2023	2022
Vertragsverbindlichkeiten zum 01.01.	1.985	1.767
Zugänge und Abgänge	214	269
Anpassungen der Währungsumrechnung	-4	-34
Konsolidierungskreisänderungen/Umgliederung in Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	-	-18
Vertragsverbindlichkeiten zum 31.12.	2.195	1.985

32. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses aus leistungsorientierten Plänen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) gemäß IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* durch unabhängige Aktuare 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 der Bewertung werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind um den Fair Value des zur Deckung der Versorgungsverbindlichkeiten 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 und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, sowie Erträge aus Planvermögen unter Ausschluss

von Beträgen, die in den Nettozinserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Die Neubewertungen werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Die im Sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen aus Pensionsplänen enthalten auch die auf sie entfallenden Währungsumrechnungsdifferenzen.

Schätzungen- und Ermessensspielräume des Managements: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

In %	Deutschland		USA		Schweden		Andere Länder	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Diskontierungszinssatz 31.12.	3,3	3,8	5,0	5,3	3,3	4,0	4,8	5,1
Entgelttrend	3,2	3,2	0,5	0,5	2,3	2,8	1,5	2,0
Rententrend	2,2	2,2	-	-	1,5	2,0	0,8	1,1
Fluktuationsrate	2,5	2,5	3,7	3,9	4,8	4,8	2,8	2,8

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 Gesellschaften von MAN Truck & Bus und die TRATON-Holding 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. Für die US-amerikanischen Altersvorsorgepläne werden die Sterblichkeitsraten aus den von der Society of Actuaries veröffentlichten Standardsterblichkeitstafeln um die Erfahrungen der Pläne angepasst. Alle fünf Jahre wird eine Studie durchgeführt, um die beste Schätzung des aktuellen Sterblichkeitsniveaus zu ermitteln. Für den US-Pensionsplan für Angestellte wurde im Jahr 2022 eine spezielle Studie

durchgeführt, die die Veränderung der demografischen Struktur des Plans nach dem Wechsel von über 6.000 Teilnehmern zu einem qualifizierten Versicherer widerspiegelt. Nach der Studie spiegeln die Sterblichkeitsraten für den Pensionsplan für Angestellte die von der Society of Actuaries veröffentlichten Standardsterbetafeln wider. In Schweden werden die DUS2023 Standardsterbetafeln angewendet. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität (AA) bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Die Entgeltrends 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.

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 2023 in der TRATON GROUP auf insgesamt 407 Mio € (401 Mio €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 119 Mio € (114 Mio €) geleistet. Daneben sind hier im Wesentlichen beitragsorientierte Versorgungspläne in Schweden und den USA bzw. leistungsorientierte gemeinschaftliche Pensionspläne, die als beitragsorientierte Pensionspläne bilanziert werden, enthalten.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber in der TRATON GROUP

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren in der TRATON GROUP in Großbritannien, in Schweden und in den Niederlanden (siehe Abschnitt „**Pläne bei Scania in Schweden**“ bzw. „**Pläne in anderen Ländern**“). 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. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet die TRATON GROUP nur in einem sehr beschränkten Maße für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber.

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.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen, kanadischen und brasilianischen Konzerngesellschaften für die Gesundheitsfürsorge der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Gesundheitsfürsorge berücksichtigt. Der zugehörige Barwert der Verpflichtung betrug zum 31. Dezember 2023 377 Mio € (470 Mio €).

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 und Abfindungszahlungen leisten.

Für Angestellte der Jahrgänge vor 1979 greift der gemeinschaftliche, leistungsorientierte Plan ITP2, der durch bilanzielle Rückstellungen und seit 2019 teilweise auch durch Pensionsvermögen finanziert und durch Kreditversicherungen bei Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti abgesichert ist, einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVaG), der den Plan auch betreut. Die externe Kapitaldeckung erfolgt über eine Stiftung (Pensionsstiftelsen). Zum 31. Dezember 2023 betrug der Marktwert des Pensionsvermögens

300 Mio € (240 Mio €). Ein weiterer Teil des ITP2 ist durch Beiträge an den Rentenversicherer „Alecta“ abgesichert und wird als beitragsorientierter Plan bilanziert (siehe Abschnitt „**Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber in der TRATON GROUP**“).

Neben diesen Verpflichtungen bestehen auch leistungsorientierte Verpflichtungen für vorruhestandsberechtigte Arbeiter, 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 Navistar in den USA

Navistar gewährt den Mitarbeitern in den USA eine Reihe leistungsorientierter Pensionspläne, die Altersversorgungsleistungen in Form lebenslanger Renten gewähren. Die Leistungen des Pensionsplans für Angestellte basiert in der Regel auf dem Gehalt und der Dauer der Betriebszugehörigkeit, während sich die Leistungen aus den zwei Pensionsplänen für Arbeiter in der Regel aus einem ausgehandelten Betrag für jedes Dienstjahr ergeben.

Die Pensionspläne für Arbeiter und Angestellte sind seit 2008 bzw. 1996 für Neueintritte und, bis auf einen der Pläne für Arbeiter, auch für die Ansammlung weiterer Leistungsansprüche geschlossen.

Mit Wirkung zum 13. September 2023 wurden die Verpflichtungen für etwa 2.500 Teilnehmer auf einen qualifizierten Versicherer übertragen. Dem vorausgegangen wurden im August 2022 die zwei Pensionspläne für Angestellte zu einem Pensionsplan zusammengelegt und die Verpflichtungen für über 6.000 Teilnehmer wurden mit Wirkung zum 1. September 2022 auf einen qualifizierten Versicherer übertragen.

Bei diesen Plänen handelt es sich um kapitalgedeckte Pensionspläne, die dem US Employee Retirement Income Security Act (ERISA) unterliegen, und die als nach US-Recht qualifizierte Pensionspläne steuerlich begünstigt werden. Nach internen Richtlinien wird jeweils der erforderliche Mindestbeitrag gemäß ERISA und dem Internal Revenue Code finanziert und darüber hinaus werden von Zeit zu Zeit diskretionär zusätzliche Beiträge geleistet.

Die Pensionspläne sind Zins-, Markt- und Langlebkeitsrisiken ausgesetzt, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das Planvermögen wird unter Einbeziehung eines externen Investmentberaters zur Vermeidung von Konzentrationen in Art, Sektor, Emittent, Markt oder Land diversifiziert und durch erfahrene Fondsmanager in Aktien, Immobilien, Hedgefonds, Kreditprodukte und Vermögenswerte zur Absicherung der Verbindlichkeiten angelegt. Für jeden Pensionsplan gibt es eine Investitionsrichtlinie, in der u. a. die strategische Asset-Allokation in Abhängigkeit vom Finanzierungsgrad festgelegt ist. Bei zunehmendem Ausfinanzierungsgrad wird zulasten renditestärkerer aber auch volatilerer Assetklassen in Assetklassen umgeschichtet, die das Zinsänderungsrisiko reduzieren. Derzeit werden keine derivativen Produkte zur Absicherung von Langlebkeits- bzw. Zinsänderungsrisiken eingesetzt.

Für Führungskräfte gibt es nach US-Recht nicht-qualifizierte leistungsorientierte Versorgungspläne, die nicht ERISA unterliegen, und Altersversorgungsleistungen in Form einer lebenslangen Rente, eines Pauschalbetrags oder in Raten gewähren. Diese sind ausschließlich durch Rückstellungen finanziert.

Darüber hinaus werden in den USA sonstige Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (OPEB – Other Post Employment Benefits) in Form von medizinischen Leistungen, verschreibungspflichtigen Medikamenten und Lebensversicherungen für eine geschlossene Gruppe von Teilnehmern auf Lebenszeit nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährt, die teilweise kapitalgedeckt sind.

Der bei Erwerb von Navistar gültige Leistungsumfang des kapitalgedeckten Plans ergab sich aus einer in 1993 abgeschlossenen Vereinbarung („1993 Settlement Agreement“) zwischen Navistar, den Arbeitnehmern von Navistar, Rentnern sowie tariflichen Organisationen, und sah eine Kostenteilung zwischen Unternehmen und Teilnehmern in Form von Prämien, Zuzahlungen und Selbstbeteiligungen vor. Als Teil dieser Vereinbarung wurde zur teilweisen Finanzierung der Kranken- und Lebensversicherungsverpflichtungen ein Planvermögen („Base Program Trust“) gebildet. Navistar war verpflichtet jährlich Beiträge einzuzahlen. Zusätzlich wurden die Kosten für die Leistungen zwischen Navistar, den Leistungsempfängern und dem Basisvermögen aufgeteilt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde der kapitalgedeckte OPEB-Plan bzgl. der Beiträge, die die Teilnehmer für die medizinische Versorgung der Rentner im Rahmen des Plans zahlen müssen, angepasst. Dabei wurden insbesondere die Beiträge der Rentner um die staatlichen Subventionen aus der Arbeitgebergruppenverzichtvereinbarung reduziert. Im Juni 2022 hat das zuständige Gericht die endgültige Vereinbarung zur Anpassung genehmigt.

Pläne bei der TRATON-Holding und MAN in Deutschland

Als eines der wesentlichen Elemente der Vergütungspolitik gewähren die deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und die TRATON-Holding ihren inländischen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer betrieblichen Altersversorgung. Diese bietet eine Zusatzversorgung im Ruhestand sowie einen Risikschutz 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 Tariffbereich 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 Einmalkapital 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. Bei Renteneintritt wird 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 Langlebkeits- und Inflationsrisiken verbunden, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das inländische Pensionsvermögen wird durch den MAN Pension Trust e.V. bzw. die WTW 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 WTW Pensionsfonds AG unterliegt zudem der Überwachung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Das Pensionsvermögen wird durch professionelle Investmentmanager nach vom Anlageausschuss der TRATON SE 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, in Kanada und in Brasilien erhalten Versorgungsleistungen aus leistungsorientierten, fondsfinanzierten Pensions- und Gesundheitsvorsorgeplänen.

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 Truck & Bus im Rahmen einer definierten Risiko-Reduktionsstrategie bei sich verbessernden Finanzierungsquoten sukzessive reduziert.

Mitarbeiter in der Schweiz bauen über Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge bei überbetrieblichen (MAN Truck & Bus) 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.

In Kanada gibt es zwei registrierte und kapitalgedeckte leistungsorientierte Pensionspläne, einen für Arbeiter und einen für Angestellte, sowie einen Plan für sonstige Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (OPEB). Die Pensionspläne gewähren

lebenslange Renten und sind für Neueintritte geschlossen. Der Pensionsplan für Angestellte (die leistungsorientierte Komponente) ist auch für den Erwerb weiterer Ansprüche geschlossen. Der kanadische OPEB-Plan bietet Kranken-, Zahn- und Lebensversicherungsleistungen für berechnigte Rentner und ist ebenfalls für Neueintritte geschlossen.

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 €	31.12.2023	31.12.2022
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	4.654	4.783
Fair Value des Planvermögens	3.500	3.678
Finanzierungsstatus (Saldo)	1.154	1.104
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	637	619
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	20	36
Bilanzwerte	1.811	1.760
davon Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.847	1.786
davon Sonstige Forderungen	36	26

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

in Mio €	2023	2022
Bilanzwerte am 01.01.	1.760	2.581
Laufender Dienstzeitaufwand ¹	75	100
Nettozinsaufwand ¹	87	70
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	10	17
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	102	-1.651
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	91	144
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	-111	649
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	-18	30
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	-59	-94
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	17	12
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-106	-82
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) ¹	6	1
Gewinne (-)/Verluste (+) aus der Planabgeltung ¹	-13	-6
Konsolidierungskreisänderungen	-	-3
Sonstige Veränderungen	-3	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-25	-5
Bilanzwerte am 31.12.	1.811	1.760

¹ in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2023	2022
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	5.402	7.033
Laufender Dienstzeitaufwand	75	100
Zinsaufwand	236	152
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	10	17
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	102	-1.651
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	91	144
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	20	15
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-106	-82
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-297	-315
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	6	1
Abgänge aus der Planabgeltung	-177	-114
Konsolidierungskreisänderungen	-	-3
Sonstige Veränderungen	-3	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-67	108
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	5.291	5.402

Von den leistungsorientierten Verpflichtungen entfallen zum Bilanzstichtag 2.060 Mio € (2.469 Mio €) auf die Pläne von Navistar in den USA, 1.548 Mio € (1.452 Mio €) auf die Pläne der TRATON-Holding und der deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und weitere 988 Mio € (827 Mio €) auf die Pläne von Scania in Schweden.

Bei Navistar in den USA wurden mit Wirkung zum 13. September 2023 die Verpflichtungen für etwa 2.500 Teilnehmer aus dem Pensionsplan für Angestellte in Höhe von 179 Mio € an einen qualifizierten Versicherer übertragen. Dies führte zu einem Abgang von Planvermögen in Höhe von 167 Mio € und somit zu einem Gewinn aus Planabgeltung in Höhe von 12 Mio €, der in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten ist. Im Vorjahr wurden bereits die Verpflichtungen für über 6.000 Teilnehmer in Höhe von 114 Mio € an einen qualifizierten Versicherer übertragen. Dies führte zu einem Abgang von Planvermögen in Höhe von 110 Mio € und somit zu einem Gewinn aus Planabgeltung in Höhe von 4 Mio €.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierten Verpflichtungen:

Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls	31.12.2023		31.12.2022	
	in Mio €	Veränderung in %	in Mio €	Veränderung in %
Diskontierungszinssatz				
um 0,5 ppt. höher	5.022	-5,1	5.142	-4,8
um 0,5 ppt. niedriger	5.588	5,6	5.690	5,3
Rententrend				
um 0,5 ppt. höher	5.410	2,3	5.497	1,8
um 0,5 ppt. niedriger	5.182	-2,1	5.312	-1,9
Entgelttrend				
um 0,5 ppt. höher	5.349	1,1	5.456	1,0
um 0,5 ppt. niedriger	5.238	-1,0	5.351	-0,9
Lebenserwartung				
um ein Jahr länger	5.482	3,6	5.568	3,1

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 10 Jahre (9 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Aktive Mitglieder mit Ansprüchen aus Leistungszusagen	1.752	1.609
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	638	582
Rentner	2.901	3.211
	5.291	5.402

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Verpflichtungen anhand der Aufteilung des Barwerts der Verpflichtungen nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	303	380
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	1.193	1.344
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	3.794	3.677
	5.291	5.402

Die Entwicklung des Planvermögens wird aus folgender Tabelle ersichtlich:

in Mio €	2023	2022
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	3.678	4.458
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	150	82
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	111	-649
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	59	94
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	3	3
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-297	-315
Abgänge aus der Planabgeltung	-164	-108
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-41	113
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	3.500	3.678

Vom Fair Value des Planvermögens entfallen zum Bilanzstichtag 1.369 Mio € (1.688 Mio €) auf die Pläne von Navistar in den USA, 1.364 Mio € (1.308 Mio €) auf die Pläne der TRATON-Holding und der deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und weitere 300 Mio € (239 Mio €) auf die Pläne von Scania in Schweden.

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 123 Mio € (99 Mio €) belaufen.

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergab sich ein Gesamtergebnis in Höhe von 261 Mio € (-567 Mio €).

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

in Mio €	31.12.2023			31.12.2022		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Flüssige Mittel	110	-	110	134	-	134
Eigenkapitalinstrumente	151	-	151	118	-	118
Schuldinstrumente	148	4	152	123	5	128
Direktinvestitionen in Immobilien	-	54	54	-	52	52
Aktienfonds	1.011	2	1.013	1.078	1	1.079
Rentenfonds	1.059	87	1.146	1.024	94	1.119
Immobilienfonds	242	24	266	407	30	437
Sonstige Fonds	18	184	202	17	207	224
Sonstiges	73	333	406	51	338	389
Planvermögen zum Fair Value	2.811	689	3.500	2.952	727	3.678

33. Sonstige Rückstellungen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Sonstige Rückstellungen

Gemäß IAS 37 *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen* 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. Die Bestimmung der Rückstellungshöhe beruht auf Schätzungen über die Schadenshöhe und die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme.

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen zum Bilanzstichtag. Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements: Ansatz und Bewertung von Rückstellungen

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungszinssatzes. Soweit möglich, wird auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. 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. Rechtsstreitigkeiten und andere Gerichtsverfahren führen zu komplexen rechtlichen Fragestellungen und sind mit zahlreichen Unsicherheiten verbunden. Für die Bemessung werden der aktuelle Verhandlungsstand sowie Einschätzungen durch das lokale Management und den Vorstand der TRATON SE sowie durch externe Anwälte berücksichtigt.

in Mio €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	Prozess- und Rechtsrisiken	Restrukturierung	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2023	1.861¹	351	361	124	595¹	3.293
Währungsanpassung	-16	-2	-6	0	5	-20
Verbrauch	-1.097	-86	-62	-39	-221	-1.504
Zuführung/ Neubildung	1.452	101	98	13	341	2.006
Aufzinsungseffekt/ Effekte aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes	27	4	1	-	0	32
Auflösung	-152	-6	-27	-32	-62	-279
Stand am 31.12.2023	2.074	362	365	68	658	3.527
davon kurzfristig	1.242	98	126	68	458	1.993
davon langfristig	831	264	239	-	200	1.534

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Es fand eine Umgliederung der „Rückstellung für verkaufte Güter deren Rückgabe erwartet wird“ in Höhe von 119 Mio € von der Kategorie „Übrige Rückstellungen“ zu den „Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft“ statt.

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. 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 Jubiläumszuwendungen, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Im Zusammenhang mit dem EU-Kartellrechtsverfahren bestehen zum 31. Dezember 2023 Rückstellungen für zivilrechtliche Klagen gegen Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus im zweistelligen Millionenbereich. 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 befinden sich in der Anhangsangabe „**39. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren**“.

Die Rückstellungen für Restrukturierung bestehen im Wesentlichen aus den Rückstellungen, welche bei MAN Truck & Bus im Geschäftsjahr 2021 für die Neuaufstellung im Rahmen der Restrukturierung gebildet wurden und die auf Personalmaßnahmen (u. a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen) entfielen. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil der Rückstellungen für Restrukturierung resultiert aus der Neuausrichtung des Bus-Geschäfts bzw. die Einstellung der Karosserieproduktion für Scania-Busfahrgestelle im Werk in Słupsk, Polen.

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.

34. Kapitalflussrechnung

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Kapitalflussrechnung

Die in der Kapitalflussrechnung betrachteten Flüssigen Mittel entsprechen dem Bilanzposten „Flüssige Mittel“ (siehe Anhangsangabe „**27. Flüssige Mittel**“). 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 2023 erhaltene Zinsen in Höhe von 1.213 Mio € (799 Mio €) und gezahlte Zinsen in Höhe von 1.300 Mio € (749 Mio €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit 2023 Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 27 Mio € (57 Mio €) und 4 Mio € (3 Mio €) Dividenden von Sonstigen Beteiligungen enthalten. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten in Fremdwährung sowie aus Fair-Value-Änderungen von derivativen Finanzinstrumenten.

Den Erwerb und die Veräußerung von Tochterunternehmen weisen wir in der Investitionstätigkeit aus. Einzahlungen aus der Veräußerung von Tochterunternehmen werden abzüglich der veräußerten flüssigen Mittel zum Veräußerungszeitpunkt dargestellt. Dabei wurden im Jahr 2023 Einzahlungen in Höhe von 400 Mio € (266 Mio €) mit veräußerten flüssigen Mitteln in Höhe von 304 Mio € (208 Mio €) verrechnet. Weitere 31 Mio € wurden im Berichtsjahr im Rahmen von Kaufpreisanpassungen aus der 2022 erfolgten Veräußerung von MWM vereinnahmt. Beim Erwerb von Tochterunternehmen werden die erworbenen flüssigen Mittel vom gezahlten Kaufpreis in Abzug gebracht. Im Berichtsjahr wurden daher 5 Mio € (22 Mio €) erworbene flüssige Mittel von den gezahlten Kaufpreisen in Höhe von insgesamt 43 Mio € (116 Mio €) abgezogen. Des Weiteren sind im Jahr 2023 in der Zeile „Erwerb von Tochtergesellschaften und sonstigen Geschäftsbetrieben“ 271 Mio € enthalten, die unter dem Rahmenvertrag zum schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB auf ein Konto bei der VW Bank eingezahlt wurden. Für weitere Informationen zu dieser Transaktion siehe Anhangsangabe „**7. Akquisitionen**“.

Die folgende Überleitung zeigt die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten, aufgeteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen.

in Mio €	01.01.2023	Zahlungsunwirksame Veränderungen				31.12.2023	01.01.2022	Zahlungsunwirksame Veränderungen				31.12.2022
		Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Währungs- kursände- rungen	Konsoli- dierungs- kreisände- rungen	Sonstige Änderun- gen			Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Währungs- kursände- rungen	Konsoli- dierungs- kreisände- rungen	Sonstige Änderun- gen	
Anleihen	10.136	1.399	40	-	-	11.576	9.553	1.019	-436	-	-	10.136
Schuldscheindarlehen	700	0	-	-	-	700	699	-	-	-	1	700
Sonstiger Kreditstand	9.086	-823	-36	27	-7	8.247	6.717	1.825	302	242	-	9.086
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.209	-263	-7	18	223	1.181	1.237	-281	4	-7	256	1.209
Kreditstand	21.131	314	-2	45	215	21.704	18.205	2.563	-129	236	256	21.131
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit ²	203	-92	-109	-	112	115	-25	-97	36	-	289	203
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	21.334	222	-111	45	328	21.818	18.180	2.466	-93	236	545	21.334

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

2 Die sonstigen Änderungen der Währungsderivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit resultieren aus Veränderungen des Zeitwerts.

35. Bedeutung der Finanzinstrumente für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Ansatz, Ausbuchung und Klassifizierung von Finanzinstrumenten

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Ansatz, Ausbuchung und Klassifizierung von Finanzinstrumenten

Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, d. h. zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird. Finanzinstrumente werden zum Zeitpunkt zu dem TRATON Vertragspartei wird, angesetzt. Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Rechte auf den Erhalt der Cashflows ausgelaufen oder übertragen worden sind und TRATON im Wesentlichen alle Chancen und Risiken aus dem Eigentum,

insbesondere das Delkredere- und das Zahlungszeitpunkttrisiko, übertragen hat. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird ausgebucht, wenn die im Vertrag genannten Verpflichtungen erfüllt oder aufgehoben sind.

Die Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte hängt von den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme und vom Geschäftsmodell von TRATON zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte ab. Da bei der TRATON GROUP alle Zahlungsströme bei originären Finanzinstrumenten, mit Ausnahme von sonstigen Beteiligungen, ausschließlich aus Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden

Kapitalbetrag bestehen, und da TRATON die Zielsetzung hat, diese vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen, werden finanzielle Vermögenswerte in Form eines Schuldinstruments ausschließlich der Bewertungskategorie als „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ bewertet zugeordnet.

Bei Derivaten und Sonstigen Beteiligungen bestehen die Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Sie werden daher der Bewertungskategorie „Zum Fair Value“ zugeordnet. Für weitere Informationen zu derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen, siehe Abschnitt **„Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting“** dieses Kapitels.

Alle finanziellen Verbindlichkeiten mit Ausnahme der Derivate sind der Bewertungskategorie „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet.

Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie Forderungen aus dem Leasinggeschäft und Leasingverbindlichkeiten sind der Bewertungskategorie „Keiner Bewertungskategorie“ zugeordnet. Finanzinstrumente, die Teil einer Veräußerungsgruppe sind, bleiben ihrer ursprünglichen IFRS 9-Bewertungskategorie zugeordnet.

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. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten grundsätzlich dem Bilanzwert gleichgesetzt.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

in Mio €	Anhang	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen		Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2023	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen		Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2022
		Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert			Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert		
Langfristige Vermögenswerte																	
Sonstige Beteiligungen	[21]	140	-	-	-	-	95	235	134	-	-	-	-	69	204		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[22]	-	-	4.327	4.331	-	3.440	7.767	-	-	3.523	3.424	-	3.038	6.560		
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[23]	-	287	165	165	17	-	469	-	256	145	145	14	-	414		
Kurzfristige Vermögenswerte																	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[26]	-	-	3.894	3.894	-	-	3.894	-	-	3.348	3.348	-	-	3.348		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[22]	-	-	3.661	3.661	-	1.893	5.554	-	-	3.358	3.358	-	1.703	5.061		
Ertragsteuerforderungen ¹		-	-	5	5	-	-	5	-	-	5	5	-	-	5		
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[23]	-	83	813	813	22	-	918	-	111	554	554	31	-	695		
Wertpapiere und Geldanlagen		-	-	53	53	-	-	53	-	-	73	73	-	-	73		
Flüssige Mittel	[27]	-	-	1.730	1.730	-	-	1.730	-	-	1.439	1.439	-	-	1.439		
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	[8]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	307	307	-	114	421		
Langfristige Schulden																	
Finanzverbindlichkeiten	[29]	-	-	13.102	13.045	-	942	14.044	-	-	11.517	11.038	-	968	12.485		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[30]	-	275	1.733	1.687	164	-	2.172	-	420	1.975	1.867	257	-	2.652		



ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

in Mio €	Anhang	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2023	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2022
		Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert		Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Kurzfristige Schulden															
Finanzverbindlichkeiten	[29]	-	-	7.421	7.421	-	239	7.660	-	-	8.406	8.406	-	240	8.646
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		-	-	5.791	5.791	-	-	5.791	-	-	5.518	5.518	-	-	5.518
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[30]	-	124	1.975	1.975	16	-	2.115	-	142	1.965	1.965	7	-	2.113
Ertragsteuerverbindlichkeiten ¹		-	-	8	8	-	-	8	-	-	4	4	-	-	4

1 Ertragsteuerforderungen/-verbindlichkeiten aus Steuerumlagen gegenüber Volkswagen Konzerngesellschaften

In der Position „Finanzverbindlichkeiten“ sind Verbindlichkeiten aus Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von 2.147 Mio € (1.779 Mio €) und einem Fair Value von 2.137 Mio € (1.746 Mio €) enthalten, die als Fair Value Hedge in das Hedge Accounting eingebunden wurden. Diese werden der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet.

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	14.646	12.753
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Sonstige Beteiligungen	140	134
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	371	366
Summe finanzielle Vermögenswerte	15.157	13.253
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten ¹	30.030	29.384
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Verbindlichkeiten	399	562
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	30.429	29.946

¹ Das Vorjahr wurde an die aktuelle Darstellung angepasst.

Zum Fair Value Bewertete Finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden bestimmt.

Bewertung und Ausweis der Fair Values von Finanzinstrumenten orientieren sich an einer Bemessungshierarchie, die die Bedeutung der für die Bewertung verwendeten Inputdaten berücksichtigt und sich wie folgt gliedert:

Inputfaktoren auf Stufe 1: Inputs der Stufe 1 sind auf aktiven Märkten notierte (unverändert übernommene) Preise für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.

Inputfaktoren auf Stufe 2: Inputfaktoren der Stufe 2 sind Inputfaktoren, die für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbar sind und bei denen es sich nicht um notierte Preise der Stufe 1 handelt. 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.

Inputfaktoren auf Stufe 3: Die Inputfaktoren der Stufe 3 sind Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten für die Bewertung des Vermögenswerts und der Verbindlichkeit basieren (nicht beobachtbare Inputdaten). Der Fair Value dieser Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten wird unter Zuhilfenahme vorheriger Transaktionen, Optionspreismodellen oder Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Die Sonstigen Beteiligungen der TRATON GROUP in TuSimple-Aktien werden der Bemessungshierarchie Stufe 1 zugeordnet, da Marktpreisdaten verfügbar sind.

Zu den Finanzinstrumenten, die der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet sind, gehören im Wesentlichen derivative Finanzinstrumente.

Mit Ausnahme der Beteiligung an TuSimple sind die zum Fair Value bewerteten Sonstigen Beteiligungen der Stufe 3 der Bemessungshierarchie zugeordnet. Diese Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, für die kein aktiver Markt besteht. Aufgrund der geringen Buchwerte dieser Anteile würde eine Änderung der nicht beobachtbaren Inputdaten zu keiner signifikanten Änderung des Fair Values dieser Instrumente führen.

Die Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ enthält eine Forderung, die sich auf eine bedingte Gegenleistung aus der Veräußerung von MWM bezieht. Die Forderung wird erfolgswirksam zum Fair Value bewertet und der Bemessungshierarchie Stufe 3 zugeordnet, da die Bewertung unter Verwendung von Wahrscheinlichkeits- und Nutzungsannahmen vorgenommen wurde. Darüber hinaus umfasst die Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ auch Forderungen aus Wandelanleihen gegenüber assoziierten Unternehmen. Die Forderungen werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet und der Bemessungshierarchie Stufe 3 zugeordnet, da für die Bewertung Annahmen zu den unterschiedlichen Umwandlungsszenarien und zu deren Wahrscheinlichkeit in Betracht gezogen werden. Eine Änderung der nicht beobachtbaren Inputdaten würde bei keinem der Instrumente zu einer signifikanten Änderung des Fair Values führen.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der zum Fair Value bewerteten und der Stufe 3 zugeordneten Sonstigen Beteiligungen und Sonstigen finanziellen Vermögenswerte dar:

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

in Mio €	2023		2022	
	Der Stufe 3 zugeordnete Sonstige Beteiligung	Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Vermögenswerte	Der Stufe 3 zugeordnete Sonstige Beteiligung	Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.	110	14	119	-
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen“	6	-	-6	-
Erfolgswirksame Wertänderung in der Position „Übriges Finanzergebnis“	-	11	-	-
Zukäufe/Zugänge	11	47	6	14
Währungsanpassung	0	1	-8	0
Stand am 31.12.	127	73	110	14

Umgliederungen zwischen den Stufen der Bemessungshierarchie fanden weder im Jahr 2023 noch im Vorjahr statt.

NETTOERGEBNISSE AUS ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio €	2023	2022
Nettogewinne und -verluste:		
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-9	-734

Nettogewinne und -verluste aus Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzen sich vorwiegend aus derivativen Finanzinstrumenten zusammen, die nicht in einer Sicherungsbeziehung enthalten sind.

Zu Anschaffungskosten bewertete Finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Originäre finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden grundsätzlich bei ihrer erstmaligen Erfassung zu Anschaffungskosten zu-/abzüglich Transaktionskosten bewertet. In der Folge werden originäre finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Als fortgeführte Anschaffungskosten 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. Bei finanziellen Vermögenswerten wird der Betrag um etwaige Risikovorsorgen bereinigt.

Sofern der Fair Value für „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ bewerteten Finanzinstrumenten angegeben wird, erfolgt die Ermittlung durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktinzinses.

Die TRATON GROUP setzt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Leasingforderungen immer den über die Laufzeit erwarteten Kreditverlust (expected credit loss, ECL) an (im Folgenden auch „Vereinfachter Ansatz“). Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 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 schuldnerepezifische Faktoren, allgemeine wirtschaftliche Faktoren und einer Einschätzung sowohl der aktuellen 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: 2,0% der Forderung
- mehr als 91 Tage überfällig: 3,0% der Forderung

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 innerhalb der TRATON GROUP in der Regel die widerlegbare Vermutung, dass ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als einen Tag überfällig sind.

Finanzinstrumente werden einer der vier Ausfallstufen zugeordnet:

- Stufe 1: Finanzinstrumente bei erstmaliger Erfassung und ohne signifikante Veränderung des Ausfallrisikos
- Stufe 2: Finanzinstrumente mit signifikanter Veränderung des Ausfallrisikos seit Zugang des Instruments, basierend auf der erwarteten Laufzeit des zugrunde liegenden Vertrags
- Stufe 3: Finanzinstrumente mit beeinträchtigter Bonität
- Stufe 4: Finanzinstrumente mit bereits bei Erwerb oder Ausreichung 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. Für finanzielle Vermögenswerte wird der erwartete Kreditverlust als Barwert der 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. 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. Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditverluste werden angemessene Gruppierungen vorgenommen. Eine Ausbuchung wird immer dann vorgenommen, wenn keine begründeten Erwartungen mehr bestehen, dass der finanzielle Vermögenswert einbringlich ist.

Für Finanzinstrumente der Stufe 4 wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Eine Umklassifizierung aus Stufe 4 heraus findet nicht statt.

Eine Übersicht der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

in Mio €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	31.12.2022
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	7.992	7.992	-	-	6.782	6.782
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	3.894	-	3.894	-	3.348	-	3.348
Ertragsteuerforderungen	-	5	-	5	-	5	-	5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	976	0	977	0	700	-	700
Wertpapiere und Geldanlagen	-	53	-	53	-	73	-	73
Flüssige Mittel	1.730	-	-	1.730	1.439	-	-	1.439
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	-	307	-	-	307
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	1.731	4.928	7.992	14.650	1.746	4.125	6.782	12.654
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5.791	-	5.791	-	5.518	-	5.518
Finanzverbindlichkeiten	6.075	14.390	-	20.465	6.417	13.027	-	19.444
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19	3.643	0	3.662	9	3.823	-	3.832
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	8	-	8	-	4	-	4
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	6.094	23.832	0	29.926	6.426	22.372	-	28.798

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 5.333 Mio € (4.850 Mio €) und einen Fair Value (Bemessungshierarchie Stufe 3) von 5.295 Mio € (4.768 Mio €).

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

in Mio €	2023	2022
Zinserträge	707	437
Zinsaufwendungen	-961	-459

NETTOERGEBNISSE AUS ZU ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio €	2023	2022
Nettogewinne und -verluste:		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	418	1.481
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-980	-925

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.

Für weitere Informationen zum Kreditrisiko siehe Anhangsangabe „**36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben**“.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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 Fair Value bewertet (im Weiteren auch als Derivate oder Sicherungsinstrumente außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Diese Gewinne und Verluste aus der Bewertung und Realisierung werden in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Risiko im sonstigen betrieblichen Ertrag/Aufwand (beispielsweise Währungssicherungsinstrumente für Kundenbestellungen) oder im Finanzergebnis (beispielsweise Währungssicherung für Posten der Nettoliquidität) 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 derart gewählt, dass sie im Wesentlichen vom gleichen Risiko beeinflusst werden wie die Grundgeschäfte, nämlich dem Wechselkurs- oder dem Zinsrisiko.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) werden Gewinne oder Verluste aus der Neubewertung des effektiven, designierten Teils des Derivats in der Rücklage für Cashflow Hedges ergebnisneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Bei Nicht-Designation des Terminelements und des Währungs-basis-Spreads erfolgt die Erfassung der daraus resultierenden Gewinne und Verluste in der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen. Die im Sonstigen Ergebnis erfassten Beträge werden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert, sobald die abgesicherten zukünftigen Zahlungsmittelflüsse ergebniswirksam werden. Sowohl die Umgliederung der Rücklage für Cashflows Hedges wie auch der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen werden in dem Posten, dem das Grundgeschäft zugeordnet ist, erfasst. Resultiert aus einem Cashflow Hedge der spätere Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts, werden die Rücklage für Cashflows Hedges wie auch die Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme in die erstmaligen Anschaffungskosten des nichtfinanziellen Vermögenswerts einbezogen; dies stellt keinen Umgliederungsbetrag dar. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedges wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair Value Hedge) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte, effektive Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value bewertet. Bewertungsänderungen der Sicherungs- und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Bei den Grundgeschäften handelt es sich in der TRATON GROUP um Anleihen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Änderungen der fortgeführten Anschaffungskosten durch Sicherungsgewinne und -verluste werden spätestens mit Beendigung des Hedge Accounting amortisiert.

Für weitere Informationen zur Risikostrategie siehe Anhangsangabe „**36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben**“.

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die derivativen Finanzinstrumente der TRATON GROUP gegliedert danach, ob diese in eine Sicherungsbeziehung einbezogen sind oder nicht und nach abgesichertem Risiko.

ÜBERSICHT ÜBER DIE DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE DER TRATON GROUP

in Mio €	2023					2022				
	Derivative Finanzinstrumente	Derivative Finanzinstrumente außerhalb Hedge Accounting	Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Davon: Absicherung des Währungsrisikos durch Hedge Accounting	Davon: Absicherung des Zinsrisikos durch Hedge Accounting	Derivative Finanzinstrumente	Derivative Finanzinstrumente außerhalb Hedge Accounting	Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Davon: Absicherung des Währungsrisikos durch Hedge Accounting	Davon: Absicherung des Zinsrisikos durch Hedge Accounting
Langfristige Vermögenswerte										
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	244	227	17	15	2	257	243	14	14	-
Kurzfristige Vermögenswerte										
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	93	71	22	22	-	140	109	31	31	-
Langfristige Schulden										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	439	275	164	1	163	677	420	257	1	256
Kurzfristige Schulden										
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	140	124	16	16	-	148	142	7	7	-

Absicherung des Währungsrisikos im Rahmen von Hedge Accounting

Die TRATON GROUP sichert Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, aus Forderungen, aus 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. Es bestehen keine Fair Value Hedges hinsichtlich des Währungsrisikos.

Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu Derivaten in Sicherungsbeziehungen hinsichtlich des Währungsrisikos:

HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

in Mio €	2023				2022			
	Laufzeit			Summe Nominalvolumen	Laufzeit			Summe Nominalvolumen
	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre		<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	
Währungsrisiko								
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	454	-	-	454	557	45	-	602
Devisenterminkontrakte BRL/USD	119	120	-	239	111	134	-	244
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	135	-	-	135	119	31	-	151
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	72	-	-	72	82	2	-	84
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	70	-	-	70	69	-	-	69
Devisenterminkontrakte EUR/USD	37	1	-	37	31	20	-	51
Devisenterminkontrakte EUR/PLN	32	-	-	32	-	-	-	-
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	31	-	-	31	25	-	-	25
Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen)	49	-	-	49	63	-	-	63
	999	121	-	1.120	1.057	232	-	1.289

Zur Absicherung des Währungsrisikos im Rahmen von Cashflow Hedges haben sich für die wesentlichen Währungspaare folgende durchschnittliche Sicherungskurse ergeben: 0,89 EUR/GBP; 6,13 BRL/USD; 0,95 EUR/CHF.

INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2023	2022
Währungsrisiko:		
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	11	31
Nominalwert	1.120	1.289

INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2023	2022
Währungsrisiko:		
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-11	-31
Rücklage für aktive Cashflow Hedges	11	31

INFORMATIONEN ÜBER DIE AUSWIRKUNG VON HEDGE ACCOUNTING AUF DIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2023	2022
Währungsrisiko:		
Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten	6	30
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	-20	10
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-3	0
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	7	4

ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW HEDGES

in Mio €	2023	2022
Stand am 01.01.	31	-30
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	9	45
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-29	15
Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte)	0	1
Stand am 31.12.	11	31

ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR KOSTEN DER SICHERUNGSMASSNAHMEN

in Mio €	2023	2022
Stand am 01.01.	3	0
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-5	0
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	10	5
Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte)	1	-2
Stand am 31.12.	10	3

Absicherung des Zinsrisikos im Rahmen von Hedge Accounting

Von dem gesamten ausstehenden Emissionsvolumen von 8.330 Mio € (5.700 Mio €) der TRATON Finance sind zum 31. Dezember 2023 2.050 Mio € (2.050 Mio €) in eine Sicherungsbeziehung eingebunden; die Absicherung gegen Zinssatzänderungen erfolgt unter Verwendung von Zinsswaps. Darüber hinaus hat die TRATON GROUP im September 2023 einen Zinsswap mit einem Nominalwert von 271 Mio € (-) abgeschlossen, um das Zinsrisiko der festverzinslichen Asset-Backed-Securities-Schulden der Navistar Financial Corporation abzusichern. Die Zinsswaps und die gesicherten Grundgeschäfte entsprechen sich in den wesentlichen Konditionen, weswegen von einer gegensätzlichen wirtschaftlichen Beziehung ausgegangen werden kann. Gleichwohl kommt es im Wesentlichen aufgrund des nicht designierbaren eigenen Kreditrisikos, welches sich in der Bewertung der Swaps widerspiegelt, zu Ineffektivitäten. Die Sicherungsbeziehungen werden als Fair Value Hedge abgebildet.

Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu den Derivaten:

HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

in Mio €	2023				2022			
	Laufzeit			Summe	Laufzeit			Summe
	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre		<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	
Zinsrisiko:								
Zinsswaps	101	143	8	253	81	220	52	353

Zur Absicherung des Zinsrisikos im Rahmen von Fair Value Hedges wurden Zinsswaps mit einem Durchschnittskurs von 0,54 % (0,45 %) abgeschlossen.

INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2023	2022
Zinsrisiko:		
Kumulierte Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-168	-256
Nominalwert	2.321	2.050

INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2023	2022
Zinsrisiko:		
Buchwert der Finanzverbindlichkeiten	2.147	1.779
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen	-172	-271
Kumulierte Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	172	271
Erfolgswirksame Ineffektivitäten, die im übrigen Finanzergebnis erfasst wurden	-10	15

Aufrechnung von Finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttobuchwert 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.

Die nachfolgende Tabelle enthält 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. Außer der unten dargestellten Saldierung entsprechen die Bruttobeträge den Nettobeträgen, da diese in der Konzernbilanz nicht saldiert wurden.

SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN

in Mio €	Bruttobetrag	Bruttobeträge, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.
				Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	
2023						
Finanzielle Vermögenswerte						
Derivative Finanzinstrumente	337	-	337	-260	-	77
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.928	-35	3.894	-	-	3.894
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Derivative Finanzinstrumente	579	-	579	-260	-	320
Finanzverbindlichkeiten	21.704	-	21.704	-	-957	20.747
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.826	-35	5.791	-	-	5.791
2022						
Finanzielle Vermögenswerte						
Derivative Finanzinstrumente inkl. IFRS 5-Gesellschaften	397	-	397	-227	-	169
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inkl. IFRS 5-Gesellschaften	3.380	-32	3.348	-	-	3.348
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Derivative Finanzinstrumente inkl. IFRS 5-Gesellschaften	826	-	826	-227	-	598
Finanzverbindlichkeiten inkl. IFRS 5-Gesellschaften	21.131	-	21.131	-	-767	20.364
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen inkl. IFRS 5-Gesellschaften	5.550	-32	5.518	-	-	5.518

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.

Die Spalte „Gestellte Sicherheiten“ enthält Finanzforderungen, die im Rahmen von Leasingverträgen als Sicherheiten gestellt wurden. Zusammen mit diesen Leasingverträgen wurden auch Fahrzeuge als Sicherheiten gestellt. Des Weiteren sind hierin Zahlungseingänge auf Forderungen enthalten, welche ebenfalls als Sicherheiten gestellt wurden um günstigere Finanzierungsbedingungen zu erhalten.

36. Art und Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben **Grundsätze des Finanzrisikomanagements**

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der internationalen Ausrichtung unterliegt die TRATON GROUP hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Kredit-, Liquiditäts-, Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Die Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken 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 Risiken erfolgt nicht zentral, sondern obliegt TRATON SE sowie jeder Marke direkt. Dabei werden die jeweiligen Unternehmensefordernisse 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.

Das TRATON GROUP-Management wird regelmäßig über die Finanzrisikolage unterrichtet. Die Einhaltung der entsprechenden gruppeninternen Richtlinien wird durch die interne Revision geprüft.

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.

Das maximale Kreditrisiko spiegelt sich im Buchwert der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte wider. 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. Es bestehen in der TRATON GROUP keine wesentlichen Kreditrisikokonzentrationen.

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 aus begebenen Finanzgarantien und unwiderruflichen Kreditzusagen resultierende maximale Ausfallrisiko wird durch den Betrag bestimmt, den die TRATON GROUP im Falle einer Inanspruchnahme zu zahlen hätte.

ÜBERLEITUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

in Mio €	Allgemeiner Ansatz					Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	
Risikovorsorge zum 01.01.2023	25	11	32	5	143	215
Veränderung	13	0	2	-2	35	49
Risikovorsorge zum 31.12.2023	38	11	34	3	179	264
Risikovorsorge zum 01.01.2022	13	5	25	2	119	165
Veränderung	11	6	6	2	24	50
Risikovorsorge zum 31.12.2022	25	11	32	5	143	215

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN

in Mio €	2023	2022
	Vereinfachter Ansatz	Vereinfachter Ansatz
Risikovorsorge zum 01.01.	338	94
Veränderung	-197	244
Risikovorsorge zum 31.12.	141	338

Die Risikovorsorge betrifft im Wesentlichen Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Der Rückgang der Risikovorsorge für Leasingforderungen ist vor allem auf den Verkauf der Gesellschaften in Russland zurückzuführen. Zum 31. Dezember 2022 waren in der Risikovorsorge Wertberichtigungen auf Leasingforderungen in Höhe von 206 Mio € enthalten, die aufgrund des Kriegs in der Ukraine sowie der geplanten Veräußerung der Geschäftsaktivitäten von Scania Finance Russland gebildet wurden. Diese sind zum 31. Dezember 2023 infolge des Verkaufs der Gesellschaften nicht mehr in der Risikovorsorge enthalten.

Die Bruttobuchwerte der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte haben sich um 1.942 Mio € auf 14.910 Mio € (12.967 Mio €) erhöht, insbesondere durch neue Forderungen aus Finanzdienstleistungen und durch neu entstandene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die dem vereinfachten Ansatz zugeordnet werden.

Um das Kreditrisiko zu senken, hält die TRATON GROUP u. a. Sicherheiten. Für finanzielle Vermögenswerte mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 74 Mio € (33 Mio €).

Im Folgenden sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte und die Ausfallrisikopositionen von Finanzgarantien und Kreditzusagen je Ausfallrisiko-Rating-Klasse dargestellt. 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.

BRUTTOBUCHWERTE DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH RATING-KLASSEN

in Mio €	Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kredit- verluste – nicht wert- gemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kredit- verluste – wert- gemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wert- gemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	31.12.2023	Erwarteter 12-Monats- Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kredit- verluste – nicht wert- gemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kredit- verluste – wert- gemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wert- gemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	31.12.2022
Rating-Klasse												
Ausfallrisiko- Rating-Klasse 1	10.479	-	-	7	8.667	19.153	9.181	-	-	8	7.950	17.139
Ausfallrisiko- Rating-Klasse 2	-	245	-	1	622	868	-	213	-	1	507	721
Ausfallrisiko- Rating-Klasse 3	-	-	104	2	257	363	-	-	69	4	212	285
	10.479	245	104	10	9.546	20.384	9.181	213	69	13	8.669	18.145

Bei Finanzgarantien und Kreditzusagen entfällt mit 1.873 Mio € (1.868 Mio €) der wesentliche Teil der Ausfallrisikoposition auf Finanzinstrumente, bei denen die Wertberichtigung auf Basis des erwarteten 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1) ermittelt wird und somit auf die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1.

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 dem Liquiditätsrisiko 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. Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung der TRATON GROUP werden durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, Kreditlinien mit Finanzinstituten und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie durch die Emission von Wertpapieren auf internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt. Für die Gesellschaften im Segment TRATON Financial Services sind spezielle Emissionsprogramme und Finanzierungslinien eingerichtet, die deren Finanzmittelbedarf decken. Es bestand im abgelaufenen Geschäftsjahr kein wesentliches Liquiditätsrisiko.

Die Flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2023 bei 1.730 Mio € (1.439 Mio €). Flüssige Mittel in einzelnen Ländern (z. B. Brasilien, China und Polen) in Höhe von 792 Mio € (628 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. Unter „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ sind im aktuellen Jahr keine Flüssige Mittel ausgewiesen. Im Vorjahr waren hier weitere Flüssige Mittel in Höhe von 304 Mio € ausgewiesen, welche in Russland lagen und dem Konzern ebenfalls nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung standen.

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 8.000 Mio € (6.780 Mio €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3.500 Mio € (2.280 Mio €) gegenüber der Volkswagen AG. Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 624 Mio € (457 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Cashflows der Verbindlichkeiten, der derivativen Finanzinstrumente sowie der Finanzgarantien auf die Liquiditätssituation der TRATON GROUP auswirken:

Fälligkeitsübersicht in Mio €	2023			2022		
	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
	2024	2025 – 2028	>2028	2023	2024 – 2027	>2027
Finanzverbindlichkeiten ¹	8.014	12.170	2.662	8.883	10.557	2.710
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	5.780	11	1	5.502	16	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ^{1,2}	1.973	1.558	102	1.965	1.860	115
Derivate	5.203	3.726	1.950	5.785	5.141	1.140
Finanzgarantien	734	–	–	860	–	–
	21.704	17.464	4.715	22.995	17.574	3.966

1 Die Beträge wurden wie folgt errechnet:

- Besteht keine Vereinbarung hinsichtlich der Fälligkeit, bezieht sich die Verbindlichkeit auf den frühestmöglichen 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 Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt

insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Anhangsangabe „40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Darüber hinaus nutzen einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP Supplier Finance Arrangements. Der bilanzseitige Ausweis erfolgt weiterhin unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da diese die Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung erfüllen und sich die Vertragskonditionen (z. B. Zahlungsziele) nicht oder nicht wesentlich ändern. Sicherheiten werden in diesem Zusammenhang nicht begeben. Korrespondierend damit wird der Zahlungsmittelabfluss im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2023 enthalten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 559 Mio € (521 Mio €, Vorjahreswert angepasst), die auf Supplier Finance Arrangements zurückzuführen sind. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Liquiditätsrisiken und keine Risiken aus Risikokonzentrationen.

Währungsrisiko

Währungsrisiko ist das Risiko negativer Auswirkungen auf das Ergebnis, die Cashflows und die Bilanzposten durch Wechselkursschwankungen. 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.

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.

Aktiva im Segment TRATON Financial Services sollten grundsätzlich durch Passiva derselben Währung finanziert werden.

Im Rahmen des Fremdwährungsrisikomanagements eingegangene Sicherungsgeschäfte bestanden hauptsächlich in schwedischen Kronen, britischen Pfund, US-Dollar und brasilianischen Real.

Es bestehen in der TRATON GROUP keine wesentlichen Währungsrisikokonzentrationen.

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 €	31.12.2023				31.12.2022			
	Eigenkapital		Periodenergebnis		Eigenkapital		Periodenergebnis	
	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation								
EUR/SEK	-	-	-221	221	-	-	-59	59
EUR/BRL	-	-	-181	181	-	-	-57	57
EUR/GBP	28	-34	26	-32	37	-45	-4	5
SEK/USD	-	-	22	-22	-	-	-14	14
CLP/USD	-	-	-12	12	-	-	1	-1
USD/BRL	2	-3	8	-8	2	-3	-21	22
EUR/CHF	8	-10	1	-1	9	-11	3	-4
SEK/CNY	-	-	7	-7	-	-	-4	4

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko beschreibt das Risiko negativer Auswirkungen von Zinsänderungen. Zinsensitive Finanzinstrumente unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Dies besteht entweder in der Form eines Marktwerttrisikos oder eines Cashflow-Risikos. Das Marktwertisiko bestimmt sich nach der Sensitivität des Wertansatzes eines Finanzinstruments in Abhängigkeit vom Marktzinsniveau. Das Cashflow-Risiko beschreibt das Ausmaß der Veränderung künftiger Zinszahlungen in Abhängigkeit von der Zinsentwicklung. Um der Risikomanagementstrategie zu entsprechen, werden Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt.

Der TRATON GROUP entstehen Zinsrisiken durch zinsensitive 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 Sensitivitätsanalysen ermittelt. Eventuelle Ergebniseffekte aus den Zinssensitivitäten würden ausschließlich im Periodenergebnis wirken. Die Aktivitäten des Konzerns im Segment TRATON Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren. Geeignete Risikomethoden kommen zur Anwendung. Es bestehen in der TRATON GROUP keine wesentlichen Zinsrisikokonzentrationen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 Basispunkte (BP) höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 51 Mio € niedriger (41 Mio € niedriger) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 BP niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 51 Mio € höher (42 Mio € höher) ausgefallen.

Rohstoffpreisrisiko

Der TRATON GROUP entstehen Rohstoffpreisrisiken im Wesentlichen durch Schwankungen des Preises und der Verfügbarkeit von Rohstoffen. Die Rohstoffpreisrisiken werden in regelmäßigen Abständen für MAN Truck & Bus und Navistar Sales & Services zentral erfasst und basierend auf festgelegten Risikogrenzen extern abgesichert, sofern liquide Märkte bestehen. Dabei wird auch in Betracht gezogen, ob eine Veränderung 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 Rohstoff- und Energiepreisrisiken bezüglich Heizöl, Nichteisenmetallen, Edelmetallen und Kautschuk mit einem Marktwert von 1 Mio € (-5 Mio €). Hedge Accounting wird derzeit nicht angewendet.

Die maximale Restlaufzeit der Sicherungen für zukünftige Transaktionen beträgt zum Geschäftsjahresende 2023 30 Monate (20 Monate). Entsprechend der Sensitivitätsermittlung von Währungsrisiken führte eine hypothetische Auf-/Abwertung der Rohstoffpreise in Höhe von 10 % zu keinem wesentlichen Effekt auf das Ergebnis nach Steuern.

Reform der Referenzzinssätze

Nach dem 30. Juni 2023 hatte die TRATON GROUP keine Finanzinstrumente mehr, die auf den USD LIBOR referenzierten. Ferner wurde die Reform des STIBOR von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt. Somit hat die TRATON GROUP den Übergangsprozess der Referenzzinssätze im Rahmen der Reform der Referenzzinssätze abgeschlossen.

37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement der TRATON GROUP 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 bei TRATON Operations, die über die Kapitalrendite (Return on Investment) bestimmt wird, und die Steigerung der Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services im Fokus des Managements.

In die Berechnung der Kapitalrendite (ROI) fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Zusätzlich zum Operativen Ergebnis von TRATON Operations werden das Operative Ergebnis der TRATON-Holding, Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und der TRATON-Holding sowie Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen bezogen auf TRATON Operations berücksichtigt. Darauf wird pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30 % angewendet. 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.

Zur Ermittlung der Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt.

Daneben besteht das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen. Dafür wurde ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Die für einige Gesellschaften bei TRATON Financial Services geltenden externen Mindestkapitalanforderungen wurden dabei erfüllt.

Die Kapitalrendite (ROI) bei TRATON Operations sowie die Eigenkapitalrendite im Segment TRATON Financial Services sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio €	2023	2022
TRATON Operations		
Operatives Ergebnis für ROI nach Steuern	2.600	1.108
Investiertes Vermögen im Jahresdurchschnitt	17.528	16.595
Kapitalrendite (ROI) (in %)	14,8	6,7
TRATON Financial Services		
Ergebnis vor Steuern	171	80
Durchschnittliches Eigenkapital	2.030	1.999
Eigenkapitalrendite vor Steuern (in %)	8,4	4,0

38. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: 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 in Form der untenstehenden Angabe berichtet. 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.

EVENTUALVERBINDLICHKEITEN UND HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien	2.926	2.555
Verpflichtungen aus Bürgschaften	777	904
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	1.133	1.033
	4.835	4.492

Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns, gegenüber Gemeinschaftsunternehmen sowie in geringem Umfang gegenüber Fremden bestehen branchenübliche Rückkaufgarantien, bei denen sich TRATON verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen. Die Höhe der Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien beträgt zum Geschäftsjahresende 2.781 Mio € (2.534 Mio €) gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns, 134 Mio € (0 Mio €) gegenüber Gemeinschaftsunternehmen sowie 11 Mio € (21 Mio €) gegenüber Fremden. Die maximalen Aufwendungen aus Verpflichtungen dieser Art sind unter den Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien dargestellt. Anhand der bisherigen Erfahrungen verfällt jedoch der weitaus größte Teil dieser Verpflichtungen, ohne in Anspruch genommen zu werden.

Die Verpflichtungen aus Bürgschaften enthalten zum 31. Dezember 2023 Finanzbürgschaften in Höhe von 742 Mio € (870 Mio €), dies sind im Wesentlichen Zahlungsausfallgarantien von Navistar zugunsten von Banken.

Die Bürgschaften zugunsten bzw. für nahestehende Unternehmen waren zum Jahresende von untergeordneter Bedeutung.

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die hauptsächlich bei Volkswagen Truck & Bus bestehen. Für weitere Informationen wird auf die Anhangsangabe „39. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ verwiesen.

39. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

MAN und Scania/EU-Kartellverfahren

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 legte beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung ein und beantragte eine vollständige Aufhebung. Mit Urteil vom 2. Februar 2022 wies das Europäische Gericht die Klage von Scania ab und bestätigte die von der Europäischen Kommission verhängte Geldbuße. Scania hat am 8. April 2022 Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 2. Februar 2022 eingelegt. Die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 880,5 Mio € zuzüglich Zinsen erfolgte am 12. April 2022 zur Vermeidung zusätzlicher Zinslasten. Am 1. Februar 2024 entschied der Europäische Gerichtshof, die Berufung von Scania zurückzuweisen und bestätigte das frühere Urteil.

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. Seit der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE hat die TRATON SE als Rechtsnachfolgerin in den meisten Jurisdiktionen die Rolle der MAN SE in den jeweiligen Verfahren übernommen (und ist insoweit von der Bezeichnung

„MAN-Gesellschaften“ umfasst). Auch mit Blick auf eine etwaige zwischenzeitlich eingetretene Verjährung nach dem jeweiligen nationalen Recht ist nicht auszuschließen, dass noch weitere Klagen folgen. Die gegen MAN-Gesellschaften 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 2023 wurden in Deutschland erstmals MAN-Gesellschaften gesamtschuldnerisch für angebliche Schäden haftbar gemacht. Das Landgericht Berlin ließ die Gutachten der Kläger und der Beklagten beiseite und schätzte den Schaden freihändig auf bis zu 5 % des Kaufpreises des jeweiligen Lkw. Gegen beide Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. Im Gegensatz dazu haben die meisten Landgerichte in Deutschland – soweit sie die entsprechenden Klagen nicht abgewiesen haben – Beweisbeschlüsse erlassen, um die Frage des „Ob“ und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Während einige Gerichtssachverständige schon ihr jeweiliges Gutachten vorgelegt hatten, haben beteiligten MAN-Gesellschaften ihre Einwendungen sowie etwaige Anträge und Ergänzungsfragen eingebracht, die derzeit von den jeweiligen Gerichtssachverständigen geprüft werden.

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 (mit einer zu vernachlässigenden Ausnahme) 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. Im Juni 2023 bestätigte der spanische Oberste Gerichtshof für sogenannte „First Wave Claims“ eine freihändige Schätzung des Schadensersatzes durch das jeweilige Berufungsgericht in Höhe von 5 % des Kaufpreises der betroffenen Lkw. Die betroffenen MAN-Gesellschaften haben gegen diese Urteile Klagen beim spanischen Verfassungsgericht eingereicht, die derzeit noch anhängig sind.

Da eine solche Klage keine aufschiebende Wirkung hat und der Oberste Gerichtshof weitere Berufungsanträge in einer Reihe von Fällen abgelehnt hat, sind 36 spanische Urteile, in denen Schadensersatz zugesprochen wurde, rechtskräftig geworden, während die beklagten MAN-Unternehmen weiterhin gegen alle Entscheidungen, in denen Schadensersatz zugesprochen wurde, Berufung einlegen werden. In Belgien wurde gegen MAN ein Urteil in der Sache und ein Urteil, mit dem Schadensersatz (nach Billigkeit) zugesprochen wurde, erlassen. Gegen beide Urteile haben MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt. Zwischenzeitlich haben die Kläger beide Klagen zurückgezogen. In Portugal hat das erstinstanzliche Gericht von Santarém ein MAN-Unternehmen für haftbar erklärt und Schadensersatz zugesprochen. Das beklagte MAN-Unternehmen hat gegen diese Entscheidung 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.

Zum 31. Dezember 2023 wurden für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten keine Rückstellungen gebildet, da zum Stichtag nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 89 Mio € (Vorjahr: –) gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht berichtet, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

VW Truck & Bus Ltda.

Im Steuerverfahren zwischen Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (VW Truck & Bus Ltda.), die früher MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (MAN Latin America) hieß, und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE (in der Zwischenzeit auf die TRATON SE verschmolzen) beim Erwerb von VW Truck & Bus Ltda. 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 VW Truck & Bus Ltda. negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat VW Truck & Bus Ltda. vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. Diese Klage wurde im Jahr 2019 abgewiesen und es wurde gegen die Abweisung Berufung eingelegt. Die Berufung wurde sodann im Juni 2023 abgewiesen und Revision im Juli 2023 eingelegt. In dem Phase 2 betreffenden Steuerungsverfahren konnte ein Teilerfolg erzielt werden, welcher die Strafen teilweise reduziert. Gegen diese Entscheidung wurde Berufung eingelegt, welche im September 2023 abgelehnt wurde und folglich das Administrative Court Verfahren beendet. Aufgrund eines neuen Gesetzes zum Umgang mit Stichwahlentscheidungen im September 2023 legte VW Truck & Bus Ltda. im Oktober 2023 Einspruch gegen die Festsetzungen der Phasen 1 und 2 ein. 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. Dadurch könnte sich ein Risiko von rund 3.424 Mio BRL (637 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2023) 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. Mehrere Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von VW Truck & Bus Ltda. ausgestellt, die wiederum von der TRATON SE abgesichert sind.

Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Somit ist die MAN SE als eigenständiger Rechtsträger erloschen und alle Rechte und Pflichten sind auf die TRATON SE übergegangen. Gleichzeitig wurde die Notierung der MAN SE-Aktien an den Börsen eingestellt.

Die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE-Minderheitsaktionäre ist am 3. September 2021 erfolgt. Damit ist der MAN SE-Merger-Squeeze-Out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren überprüft, das von betroffenen Minderheitsaktionären eingeleitet wurde. Im Rahmen dieses Spruchverfahrens hat TRATON Ende Juni 2022 seine Erwiderung bei Gericht eingereicht. Eine mündliche Verhandlung ist noch nicht terminiert.

40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	2023				2022			
	Fällig 2024	Fällig 2025 - 2028	Fällig ab 2029	Gesamt 31.12.2023	Fällig 2023	Fällig 2024 - 2027	Fällig ab 2028	Gesamt 31.12.2022
Bestellobligo für								
Sachanlagen	590	344	0	934	354	259	1	614
Immaterielle Vermögenswerte	21	24	1	46	20	37	-	58
Verpflichtungen aus								
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	824	91	8	923	673	88	9	770
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	40	29	5	73	30	43	8	81
Übrige finanzielle Verpflichtungen	66	240	0	306	101	267	2	370

Neben den oben gezeigten sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestanden langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen zwischen Unternehmen der TRATON GROUP und Unternehmen der Northvolt-Gruppe in Höhe von rund 7.218 Mio € (2.504 Mio €).

Die TRATON GROUP hat am 15. Dezember 2021 den Vertrag zur Gründung des Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures Milence gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group unterzeichnet und verpflichtet sich damit, einen Gesamtbetrag von bis zu 167 Mio € in dieses Joint Venture zu investieren. In 2023 wurden 39 Mio € (5 Mio €) in das Eigenkapital von Milence eingezahlt.

41. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen oder Personen aus Sicht der TRATON GROUP sind zum 31. Dezember 2023:

- die Volkswagen Finance Luxemburg
- die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der TRATON GROUP
- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche Stuttgart), die einen maßgeblichen Einfluss im Sinne von IAS 28 *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen* auf die operativen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns ausübt, sowie die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen
- das Land Niedersachsen sowie die mit ihm 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 SE
 - 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 teilweise auch Mitglieder von Aufsichtsräten und Vorständen oder Anteilseigner von anderen Unternehmen, mit denen die TRATON GROUP gewöhnliche Geschäftsbeziehungen unterhält.

Am 31. Dezember 2023 hielt die Volkswagen Finance Luxemburg, eine 100%-ige Tochter der Volkswagen AG, 89,72% (89,72%) der Anteile am Grundkapital der TRATON SE. Ferner hielt am 31. Dezember 2023 Herr Levin 3.600 (3.600) 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 der Porsche Stuttgart, der Volkswagen Finance Luxemburg sowie mit dem Land Niedersachsen ist es in keinem der dargestellten Berichtszeiträume zu wesentlichen Transaktionen gekommen.

NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio €	Verkäufe und erbrachte Dienstleistungen		Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen	
	2023	2022	2023	2022
Volkswagen AG	23	5	273	186
Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	2.032	1.934	1.118	949
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	26	16	11	11
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	226	175	239	254
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	95	13	44	49

in Mio €	Forderungen gegen		Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Volkswagen AG	10	11	971	1.904
Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG ¹	813	624	9.575	5.216
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	41	60	46	40
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	51	40	17	12
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen ¹	3	5	123	162

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber nahestehenden Unternehmen)

An weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG gelieferte Waren und Dienstleistungen betreffen im Wesentlichen das Absatzfinanzierungsgeschäft von 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.

Am 12. Juli 2023 wurde zwischen Gesellschaften der TRATON GROUP und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein Rahmenvertrag zum schrittweisen Erwerb wesentlicher Teile des weltweiten Finanzdienstleistungsgeschäfts von MAN und VWTB geschlossen. Die TRATON Financial Services AB, Södertälje/Schweden, hat am 19. Juli 2023 für den Erwerb 275 Mio € auf ein Konto bei der VW Bank eingezahlt. Die dazugehörigen Verfügungsbeschränkten Zahlungsmittel betragen zum 31. Dezember 2023 271 Mio € und werden als Forderung gegen weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG geführt. Mit Effekt zum 1. August 2023 wurden 50 % der Anteile am Joint Venture MAN Financial Services (SA) (RF) (Pty) Ltd., Johannesburg/Südafrika, erworben. Der Kaufpreis für das Joint Venture betrug 4 Mio €.

Durch den Erwerb stiegen die Verkäufe und erbrachten Dienstleistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen. Die weiteren Übertragungen in den restlichen Ländern sind zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen.

Die TRATON GROUP schloss im Oktober 2022 eine Vereinbarung über den Verkauf von 100 % ihrer Anteile an Scania Finance Russland an Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Die Transaktion wurde am 17. Januar 2023 nach Vorliegen aller behördlichen Genehmigungen vollzogen. Der Verkaufspreis belief sich auf 400 Mio €. Die zum 31. Dezember 2022 erfassten Bankguthaben der Scania Finance Russland in Höhe von 287 Mio € gegenüber einem Unternehmen des Volkswagen Konzerns gingen in diesem Zusammenhang ab. Für nähere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG enthalten Darlehen in Höhe von 500 Mio € (1.720 Mio €), die aus der Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 4.000 Mio € (4.000 Mio €) stammen. Die Finanzierung ist marktüblich verzinst. Daneben wurde 2023 eine zusätzliche Kreditlinie gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 297 Mio € gezogen.

Der massive Anstieg der Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG geht überwiegend auf langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen zwischen Unternehmen der TRATON GROUP und Unternehmen der Northvolt-Gruppe in Höhe von 7.218 Mio € (2.504 Mio €) zurück. Des Weiteren beziehen sich die Verbindlichkeiten auf Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen Financial Services sowie auf eine neue Kreditlinie in Höhe von 359 Mio € gegenüber der Volkswagen Group of America Finance. Das im Jahr 2022 zu marktüblichen Konditionen aufgenommene Darlehen mit der Volkswagen International Luxemburg in Höhe von 500 Mio € wurde im Januar 2023 vollständig zurückbezahlt.

Die TRATON GROUP hat am 15. Dezember 2021 den Vertrag zur Gründung des Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures Milence gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group unterzeichnet. In diesem Zusammenhang erfolgte bis zum 31. Dezember 2023 eine Kapitaleinlage in Höhe von 39 Mio € (5 Mio €). Die noch ausstehende Verpflichtung beträgt zum Geschäftsjahresende 2023 123 Mio € (162 Mio €).

Im Geschäftsjahr 2023 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 1.361 Mio € (1.251 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 „38. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse“.

Das Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einer erfolgsabhängigen Tantieme mit einem einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener vierjähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung). Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vorstandsvergütungssystem bis zu einer Vertragsverlängerung mit der Maßgabe, dass der Performance-Share-Plan weiterhin eine dreijährige Laufzeit hat. Dasselbe gilt für Tranchen des Performance-Share-Plans, die für Geschäftsjahre vor dem Beginn des 1. Januar 2021 gewährt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber den amtierenden Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern 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 15 Mio € (7 Mio €). Am 31. Dezember 2023 betragen die Pensionsrückstellungen für die amtierenden Vorstandsmitglieder 2 Mio € (2 Mio €). Zum 31. Dezember 2023 hat eine Tochtergesellschaft der TRATON SE einen marktüblich verzinsten und besicherten Kredit an ein Vorstandsmitglied der TRATON SE vergeben, der in der Anhangsangabe „43. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB“ beschrieben ist.

Für Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE wurden im Geschäftsjahr 2023 folgende Aufwendungen, für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst.

in Mio €	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	15	11
Leistungen auf Basis von Performance Shares	9	1
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	2	3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	11	-
	38	16

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 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 Frau Danielski und Herrn Osterloh im Zusammenhang mit deren vorzeitigem Ausscheiden aus dem Vorstand. Im Vorjahr hat kein Vorstandsmitglied die TRATON SE verlassen.

42. Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze: Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung des Vorstands und des oberen Managements beinhaltet Performance Shares. Die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen werden gemäß IFRS 2 *Anteilsbasierte Vergütung* als „Cash-settled“-Pläne bilanziert. Für diese Vergütungspläne erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen während der Laufzeit zum Fair Value unter Anwendung eines anerkannten Optionspreismodells. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

Das Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einer erfolgsabhängigen Tantieme mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsgerichteter vierjähriger Performance-Periode (aktienbasierte Vergütung). Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vorstandsvergütungssystem bis zu einer Vertragsverlängerung mit der Maßgabe, dass der Performance-Share-Plan weiterhin eine dreijährige Performance-Periode hat. Dasselbe gilt für Tranchen des Performance-Share-Plans, die für Geschäftsjahre vor dem Beginn des 1. Januar 2021 zugeteilt wurden.

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2022 wurde der Kreis der Begünstigten eines Performance-Share-Plans um die – nicht dem aktienrechtlichen Vorstand der TRATON SE angehörenden – Vorstände der Marken, sowie 2023 um Mitarbeiter des Managements bei Navistar erweitert, die LTI-berechtigt sind. Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans für die Vorstände der Marken und Mitarbeiter des Managements bei Navistar ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der für die Vorstandsmitglieder der TRATON SE gilt. Die Performance-Periode erstreckt sich für die Vorstände der Marken auf vier Jahre und für die Mitarbeiter des Managements bei Navistar auf drei oder vier Jahre.

Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Aktie der TRATON SE in virtuelle Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt. Nach Ablauf der dreijährigen bzw. vierjährigen Performance-Periode wird entsprechend des Grades der Zielerreichung des Leistungskriteriums Earnings per Share (EPS) der TRATON GROUP eine finale Anzahl virtueller Performance Shares festgeschrieben. Zu Beginn des auf das letzte Geschäftsjahr der Performance-Periode folgenden Geschäftsjahres findet ein Barausgleich statt; eine Ausgabe von Aktien der Gesellschaft ist ausgeschlossen. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs am Ende der drei- bzw. vierjährigen Performance-Periode zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die jeweilige Laufzeit. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt.

Im Falle eines unterjährigen Beginns oder Endes des Dienstverhältnisses erfolgt eine Kürzung des Zielbetrags pro rata temporis. Bei Navistar entfallen die Performance Shares ersatz- und entschädigungslos bei Ende des Dienstverhältnisses vor Ende der Performance-Periode.

VORSTAND DER TRATON SE, VORSTÄNDE DER MARKEN UND MITARBEITER DES MANagements BEI NAVISTAR

in Mio €	2023	2022
Gesamtaufwand der Periode	33	7
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	45	13
Innerer Wert der Schulden	5	1
Fair Value im Gewährungszeitpunkt	22	11
Anzahl der gewährten Performance Shares (in Stück)	3.141.926	1.231.047
davon in der Berichtsperiode gewährt (in Stück)	2.031.474	582.441

Der Anstieg der Verbindlichkeit und der Aufwendungen im Vergleich zu den Vorjahreszahlen ist auf die Ausweitung des Performance-Share-Plans zurückzuführen, der den Mitarbeitern des Managements bei Navistar ab 2023 angeboten wird, auf die deutlich positive Kursentwicklung der TRATON-Aktie und auf zusätzliche Performance-Share-Pläne, die den im Jahr 2023 ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern als Teil ihrer Beendigungsvereinbarung gewährt wurden.

Mitglieder des Managements und außertariflich Beschäftigte der TRATON GROUP (Navistar ausgenommen)

Seit dem Geschäftsjahr 2022 erhalten Mitarbeiter des Managements und außertariflich Beschäftigte der TRATON GROUP einen rückwärts-gerichten Long Term Bonus, dessen Performance-Periode das Geschäftsjahr sowie die drei vorangegangenen Geschäftsjahre umfasst. Die Dauer der Performance-Periode wird ab dem Geschäftsjahr 2022 sukzessive aufgebaut und umfasste für das Geschäftsjahr 2022 nur das Geschäftsjahr, für das Geschäftsjahr 2023 zwei Jahre, für das Geschäftsjahr 2024 drei Jahre und erstmals ab dem Geschäftsjahr 2025 vier Jahre. Die Auszahlung ist von der durchschnittlichen EPS-Performance der TRATON GROUP und der Aktienkursentwicklung der TRATON Aktie (inkl. Dividenden) über die Performance-Periode abhängig und auf 200% des Zielbetrags begrenzt.

Für alle Begünstigten wird der Auszahlungsbetrag bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der EPS-Zielerreichung und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 24 Mio € (23 Mio €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 24 Mio € (24 Mio €) erfasst.

43. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 17 Mio € (15 Mio €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 insgesamt 409.869 (272.166) Performance Shares zugeteilt, deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 5 Mio € (5 Mio €) belief.

Die ausstehenden Vorschüsse im Zusammenhang auf die Tranche 2020-2022 des Performance-Share-Plans beliefen sich zum 31. Dezember 2023 auf –Mio € (1 Mio €). Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt 1 Mio € (–T€) der den Vorstandsmitgliedern gezahlten Vorschüsse mit Ansprüchen des jeweiligen Vorstandsmitglieds gegen die Gesellschaft verrechnet oder es wurde zur Rückzahlung aufgefordert. Weiterhin war zum 31. Dezember 2023 ein Kredit in Höhe von 3 Mio € (3 Mio €) ausstehend, der im Jahr 2021 an ein Vorstandsmitglied vergeben wurde.

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden 7 Mio € (– Mio €) im Geschäftsjahr 2023 gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 12 Mio € (9 Mio €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 2 Mio € (2 Mio €).

44. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar für Tätigkeiten des Konzernabschlussprüfers EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in Deutschland in Höhe von 4 Mio € (3 Mio €) entfiel mit 3 Mio € (3 Mio €) auf Abschlussprüfungsleistungen. Diese umfassen die Prüfung des Konzernabschlusses der TRATON SE und der Jahresabschlüsse von deutschen Konzerngesellschaften sowie unterjährige Reviews der Zwischenabschlüsse der TRATON SE und der deutschen Konzerngesellschaften. Zudem entfiel 1 Mio € (0 Mio €) auf andere Bestätigungsleistungen.

45. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE gaben im Dezember 2023 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG ab, welche in der [Erklärung zur Unternehmensführung](https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html) als gesonderter Teil des Zusammengefassten Lageberichts wiedergegeben sowie auf der Internetseite der TRATON SE unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> veröffentlicht ist. 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>.

46. Ereignisse nach dem 31. Dezember 2023

Die TRATON GROUP hat im Januar 2024 mehrere Anleihen in Euro, schwedischer Krone sowie britischen Pfund im Volumen von insgesamt umgerechnet 1.270 Mio € über das 12.000-Mio-€-EMTN-Programm von TRATON begeben.

47. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

Christian Levin

Lidingö/Schweden,

Vorsitzender des Vorstands der TRATON SE
Chief Executive Officer Scania

- 2 MAN Truck & Bus SE (Vors.)
 - 4 Navistar International Corporation, USA
Scania Growth Capital AB, Schweden
Scania Growth Capital II AB, Schweden
TRATON Financial Services AB, Schweden (Vors.)
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)
-

Mathias Carlbaum

Hinsdale/USA,

Mitglied des Vorstands der TRATON SE
Chief Executive Officer und President von Navistar

- 4 TRATON Financial Services AB, Schweden (seit 15. Dezember 2023)
-

Antonio Roberto Cortes

São Paulo-Indianópolis/Brasilien,

Mitglied des Vorstands der TRATON SE
Chief Executive Officer Volkswagen Truck & Bus

- 3 Santa Joana Medical Group, Brasilien
 - 4 TRATON Financial Services AB, Schweden (seit 15. Dezember 2023)
-

Annette Danielski (bis 31. März 2023)

Leinfelden-Echterdingen,

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

- 2 MAN Truck & Bus SE (bis 31. März 2023)
Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH (bis 31. März 2023)
 - 4 Navistar International Corporation, USA (bis 31. März 2023)
Scania AB, Schweden (Vors.) (bis 31. März 2023)
Scania CV AB, Schweden (Vors.) (bis 31. März 2023)
TRATON Financial Services AB, Schweden (Vors.) (bis 31. März 2023)
TRATON Sweden AB, Schweden (bis 31. März 2023)
TRATON Treasury AB, Schweden (Vors.) (bis 31. März 2023)
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien
(bis 31. März 2023)
-

Dr. Michael Jackstein (seit 1. April 2023)

Braunschweig,

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

- 2 MAN Truck & Bus SE
 - 4 Navistar International Corporation, USA (seit 18. April 2023)
Scania AB, Schweden (Vors.) (seit 4. Mai 2023)
Scania CV AB, Schweden (Vors.) (seit 4. Mai 2023)
TRATON Financial Services AB, Schweden (seit 15. Dezember 2023)
TRATON Sweden AB, Schweden (Vors.) (seit 24. April 2023)
TRATON Treasury AB, Schweden (Vors.) (bis 14. Dezember 2023)
TRATON AB, Schweden (seit 14. Dezember 2023)
Volkswagen Middle East QFZ LLC
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien
(seit 2. Mai 2023)
-

Catharina Modahl Nilsson (seit 1. April 2023)

Stockholm/Schweden,

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Produktmanagement in der TRATON GROUP

- 3 Chalmers University of Technology AB, Schweden
Knightec AB, Schweden
Modahlen Group AB, Schweden
Semcon AB, Schweden
 - 4 TRATON AB, Schweden
-

Bernd Osterloh (bis 31. März 2023)

Wolfsburg, Fallersleben,

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Personal

- 2 Volkswagen Group Services GmbH (bis 16. Mai 2023)
 - 4 Autostadt GmbH (bis 31. März 2023)
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH
-

Alexander Vlaskamp

Starnberg,

Mitglied des Vorstands der TRATON SE
Chief Executive Officer MAN

- 2 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
 - 3 Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
 - 4 TRATON Financial Services AB, Schweden
-

Stand: 31. Dezember 2023

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten,
Volkswagen AG-Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien,
Volkswagen AG-Konzernmandate

48. 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 Management SE
Bertelsmann SE & Co. KGaA
Wolfsburg AG
- 2 AUDI AG
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Volkswagen AG (Vors.)
- 4 Autostadt GmbH
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.)

Michael Lyngsie*

Gnesta/Schweden,

Vorsitzender der IF Metall (Gewerkschaft in Schweden) bei Scania

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Ödgård Andersson

Göteborg/Schweden,

Vorsitzende des Vorstands der Zenseact AB, Schweden

- 3 Sleep Cycle AB, Schweden (bis 8. Mai 2023)
-

Torsten Bechstädt*

Helmstedt,

Leiter AR-Angelegenheiten der Vorsitzenden des Konzernbetriebsrats

der Volkswagen AG

Mari Carlquist*

Södertälje/Schweden,

Vertreterin der PTK (Privattjänstemannakartellen, Gewerkschaftsbund in Schweden)

bei Scania

- 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
TRATON Financial Services AB, Schweden (seit 15. Dezember 2023)
-

Daniela Cavallo*

Wolfsburg,

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

- 1 Wolfsburg AG
 - 2 PowerCo SE (stellv. Vors.)
Volkswagen AG
Volkswagen Financial Services AG (stellv. Vors.)
Volkswagen Group Services GmbH
 - 3 Allianz für die Region GmbH (bis 31. Mai 2023)
 - 4 Autostadt GmbH (seit 1. April 2023)
Brose Sitech Sp. z o.o.
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich
Skoda Auto a.s., Tschechien
SEAT, S.A., Spanien
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH
-

Dr. Manfred Döss

Wolfsburg,

Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG

- 2 AUDI AG (Vors.)
 - 3 Grizzlys Wolfsburg GmbH
-

Jürgen Kerner*

Frankfurt,

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

- 1 Airbus GmbH (zuvor Premium Aerotec GmbH)
Siemens AG
Siemens Energy AG
Thyssenkrupp AG (stellv. Vors.)
 - 2 MAN Truck & Bus SE (stellv. Vors.)
-

Gunnar Kilian

Lehre,

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

Mitglied des Markenvorstands Volkswagen PKW

- 1 Wolfsburg AG
 - 2 AUDI AG
MAN Energy Solutions SE (Vors.)
MAN Truck & Bus SE
PowerCo SE
Volkswagen Group Services GmbH (Vors.)
 - 3 Allianz für die Region GmbH (bis 30. Juni 2023)
 - 4 Autostadt GmbH (Vors.)
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., China
Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (seit 11. Mai 2023)
Volkswagen Immobilien GmbH (Vors.)
-

Dr. Albert X. Kirchmann

Lindau, Bodolz,

Chief Executive Advisor

- 2 MAN Truck & Bus SE
 - 3 MCE Bank GmbH (bis 31. Mai 2023)
Stremmer AG (stellv. Vors.)
-

Dr. Julia Kuhn-Piëch

Salzburg/Österreich,

Immobilienmanagerin

- 2 AUDI AG
MAN Truck & Bus SE
 - 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
-

Lisa Lorentzon*

Huddinge/Schweden,

Vorsitzende der Gewerkschaften für Hochschulabsolventen bei Scania

- 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
TRATON Financial Services AB, Schweden (seit 15. Dezember 2023)
-

Bo Luthin*

Södertälje/Schweden,

Direktor für Arbeitssicherheit bei Scania Södertälje und Koordinator für IF Metall (Gewerkschaft in Schweden)

Nina Macpherson

Stocksund/Schweden,

Mitglied des Board of Directors der Scania AB

- 3 M&K Industrials AB, Schweden (Stellv. Mitglied)
Netel Holding AB, Schweden
Scandinavian Enviro Systems AB, Schweden
 - 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
-

Dr. Dr. Christian Porsche

Salzburg/Österreich,

Facharzt für Neurologie

- 2 MAN Truck & Bus SE
 - 4 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
-

Dr. Wolf-Michael Schmid

Helmstedt,

Unternehmer (Geschäftsführer der Schmid Gruppe)

- 1 BRW AG (Vors.)
-

Karina Schnur*

Reichertshofen,

Vorsitzende des SE-Betriebsrats sowie Konzernbetriebsratsvorsitzende der TRATON SE

Vorsitzende des SE-Betriebsrats sowie des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE

Vorsitzende des Betriebsrats MAN Truck & Bus SE München

- 2 MAN Truck & Bus SE
Volkswagen AG (seit 11. Juli 2023)
 - 3 Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
-

Josef Sedlmaier*

(seit 31. Dezember 2022)

Weichs,

Betriebsratsvorsitzender TRATON SE

Markus Wansch*

Schwabach,

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE und
Vorsitzender des Betriebsrats der MAN Truck & Bus SE, Werk Nürnberg

- 2 MAN Truck & Bus SE
-

Frank Witter

Braunschweig,

ehem. Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 1 Deutsche Bank AG
 - 3 CGI Inc., Kanada
 - 4 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (Vors.)
-

* von der Belegschaft gewählt

Stand: 31. Dezember 2023 bzw. Datum des Ausscheidens

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten,
Volkswagen AG-Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien,
Volkswagen AG-Konzernmandate

49. Ausschüsse des Aufsichtsrats

(Stand: 31.12.2023)

Präsidium

Hans Dieter Pötsch (Vors.)
Michael Lyngsie (stellv. Vors.)
Daniela Cavallo (bis zum 20. März 2023)
Jürgen Kerner
Gunnar Kilian
Dr. Dr. Christian Porsche
Karina Schnur (seit 21. März 2023)

Prüfungsausschuss

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

Nominierungsausschuss

Hans Dieter Pötsch
Gunnar Kilian
Dr. Dr. Christian Porsche

50. Anteilsbesitzliste

ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
I. MUTTERUNTERNEHMEN							
TRATON SE, München							
II. TOCHTERUNTERNEHMEN							
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften							
1. Inland							
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		94,00	38.584	497		2022
LOTS Germany GmbH, Koblenz	EUR		100,00	25	-	4)	2022
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		100,00	1.039	-	1)	2023
MAN Brand GmbH & Co. KG, Grünwald	EUR		100,00	25	40.146		2022
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		100,00	44.668	-	1)	2023
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		100,00	665	50		2022
MAN Marken GmbH, München	EUR		100,00	27	-	1)	2023
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		100,00	25	-	1)	2023
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		100,00	130.934	-	1)	2023
MAN Truck & Bus SE, München	EUR		100,00	573.491	-	1)	2023
MAN Zweite Beteiligungs GmbH, München	EUR		100,00	-	-		2022
Navistar Europe GmbH, Nürnberg	EUR		100,00	619	2		2022
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		100,00	66.295	-	1)	2023
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz	EUR		100,00	36.625	-	1)	2023
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		100,00	62.913	-	1)	2023
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		100,00	15.183	-	1)	2023
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR		100,00	1.322	189		2022
SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		100,00	9.463	-	1)	2023
TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	5.124	2.248		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
TB Digital Services GmbH, München	EUR		100,00	25	-	1)	2023
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	18.100	1.866		2022
2. Ausland							
AB Dure, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	1.440	-	5)	2022
AB Folkvagn, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	100	-	5)	2022
AB Scania-Vabis, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	100	-	5)	2022
Ainax AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	120	-	5)	2022
Bellwether Forest Products, LLC, Camden/SC	USD	1,1077	100,00	-	-		2022
Bilmetro AB, Gävle	SEK	11,0874	100,00	628.874	124.486		2022
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB, Gävle	SEK	11,0874	100,00	29	-110		2022
Blue Diamond Parts LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	42.403	30.698		2022
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	ZAR	20,4442	70,00	24.337	3.945		2022
Chicago International Trucks - Chicago, LLC, Chicago/IL	USD	1,1077	100,00	-5.793	-	5)	2022
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	5,3750	99,98	321.985	97.408		2022
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	18.719	65		2022
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	55.260	1.396		2022
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	44.146	1.106		2022
Fastighetsbolaget Bärgningsbilen 2 Örebro AB, Stockholm	SEK	11,0874	100,00	-	-		2022
Fastighetsbolaget Fluoret AB, Stockholm	SEK	11,0874	100,00	-	-		2022
Fastighetsbolaget Gilttuna Västerås AB, Stockholm	SEK	11,0874	100,00	-	-		2022
Ferruform AB, Luleå	SEK	11,0874	100,00	80.269	8.701		2022
Griffin Automotive Ltd., Road Town	TWD	33,9211	100,00	2.729.741	614.568		2022
Griffin Lux S.à r.l., Luxemburg	EUR		-	-	-	12)	2022
Harbour Assurance Company of Bermuda Ltd., Hamilton	USD	1,1077	100,00	8.366	2.487		2022
HTD I Oskarshamn AB, Oskarshamn	SEK	11,0874	100,00	571	-		2022
IC Bus LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	986.193	66.842		2022
IC Bus of Oklahoma, LLC, Tulsa/OK	USD	1,1077	100,00	-	-	3)	2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
International DealCor Operations, Ltd., George Town	USD	1,1077	100,00	56.788	-		2022
International Engine Intellectual Property Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	503.030	1.091		2022
International of Mexico Holding Corporation LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	720.329	-4.746		2022
International Parts Distribution S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	100,00	398.411	326.287		2022
International Truck and Engine Corporation Cayman Islands Holding Company, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-68.006	3.120		2022
International Truck and Engine Corporation U.S. Holding Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	92	-		2022
International Truck and Engine Overseas Corp., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-10.124	-		2022
International Truck Intellectual Property Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	1.009.222	23.869		2022
International Truck Leasing Corp., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	5.687	937		2022
Italscania S.p.A., Trento	EUR		100,00	65.845	37.589		2022
Kai Tak Holding AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	120	-	5)	2022
Laxå Specialvehicles AB, Laxå	SEK	11,0874	100,00	121.949	1.333		2022
LOTS Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	100,00	3.082.244	-731.211		2022
LOTS Group AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	447.602	-8.397		2022
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	100,00	155.918	-5.578		2022
Lots Logistics (Guangxi) Co. Ltd., Beihai	CNY	7,8700	100,00	4.780	-	5)	2022
LOTS Peru S.A., Lima	PEN	4,0905	100,00	-	-	4)	2022
LOTS SPV USA LLC, Wilmington/DE	USD	1,1077	70,00	11.548	-534		2022
LOTS Ventures Canada Inc., Vancouver/BC	CAD	1,4681	80,00	6.660	-1.656		2022
LOTS Ventures USA Inc., Wilmington/DE	USD	1,1077	100,00	8.084	-		2022
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB, Södertälje	SEK	11,0874	80,00	28.622	1.586		2022
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	100,00	1.072.157	80.329		2022
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	PLN	4,3409	100,00	986.498	97.941		2022
MAN Components s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR		100,00	11.782	1.954		2022
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach/FL	USD	1,1077	100,00	113.906	10.050		2022
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	EUR		100,00	1.689.321	133.325		2022
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyrgos	EUR		100,00	1.874	2		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	382,3900	100,00	6.919.490	238.677		2022
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	TRY	32,7438	100,00	706.553	118.464		2022
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Wien	EUR		100,00	32.828	3.181		2022
MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,3409	100,00	15.589	1.759		2022
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	KRW	1.440,7150	100,00	17.275.566	5.193.413		2022
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	5,0899	100,00	54.244	-1.930		2022
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	24,7180	100,00	1.428.630	191.024		2022
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	DKK	7,4530	100,00	155.666	14.268		2022
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	EUR		100,00	89.528	3.767		2022
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	EUR		100,00	130.659	12.620		2022
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	EUR		100,00	36.091	4.177		2022
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	AED	4,0683	100,00	52.859	1.298		2022
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	EUR		100,00	31.449	3.163		2022
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	NOK	11,2408	100,00	160.183	27.631		2022
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	100,00	113.444	54.412		2022
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	EUR		100,00	9.265	4.150		2022
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	0,9264	100,00	31.761	2.377		2022
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		100,00	13.993	3.155		2022
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	14.565	851		2022
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	100,00	67.330	-4.595		2022
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	GBP	0,8691	100,00	121.972	11.100		2022
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	EUR		100,00	264.985	12.630		2022
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,3409	100,00	1.468.188	158.856		2022
MAN Türkiye A.S., Ankara	TRY	32,7438	99,99	2.256.419	650.349		2022
Metrobus AB, Gävle	SEK	11,0874	100,00	1.089	661		2022
MW-Hallen Restaurang AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	1.987	-6		2022
N.W.S. S.r.l., in Liquidation, Trento	EUR		52,50	21	-3	2)	2022
Navistar (Shanghai) Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	100,00	25.613	976		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Navistar Aftermarket Products, Inc., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	38.776	7.591		2022
Navistar Auspac Pty. Ltd., Tullamarine	AUD	1,6292	100,00	1.759	26		2022
Navistar Big Bore Diesels, LLC, Huntsville/AL	USD	1,1077	100,00	-59.016	-15.162		2022
Navistar Canada, ULC, Hannon/ON	CAD	1,4681	100,00	137.736	325.549		2022
Navistar Comercial S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	100,00	307.728	33.541		2022
Navistar Diesel of Alabama, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	90.056	-84		2022
Navistar Financial Corporation, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	191.436	20.505		2022
Navistar Financial Dealer Note Master Owner Trust II, Wilmington/DE	USD	1,1077	-	-	-	12)	2022
Navistar Financial Securities Corp., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	67.596	8.182		2022
Navistar Financial Services North America Holding LLC, Herndon/VA	USD	1,1077	100,00	1.420	147		2022
Navistar Financial, S.A. de C.V. SOFOM E.R., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	100,00	5.838.094	889.110		2022
Navistar Global Operations Corp., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-	-		2022
Navistar Hong Kong Holding Company Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	100,00	4.110	-123		2022
Navistar International B.V., Amsterdam	USD	1,1077	100,00	605.428	-3.985		2022
Navistar International Corporation, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	3.310.843	-23.053		2022
Navistar International Employee Leasing Company, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	10.443	3.945		2022
Navistar International Mexico, S. de R.L. de C.V., Escobedo	MXN	18,7689	100,00	5.284.371	1.855.895		2022
Navistar International Pvt. Ltd., Pune	INR	92,1170	100,00	146.323	3.272	3)	2022
Navistar International Southern Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	100,00	-59.385	-13.299		2022
Navistar International Truck Mexico, S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	100,00	5.064.500	1.851.502		2022
Navistar Leasing Company, Lisle/IL	USD	1,1077	-	-	-	12)	2022
Navistar Leasing Services Corp., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	39.971	3.811		2022
Navistar Mexico, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	18,7689	100,00	4.666.244	1.518.562		2022
Navistar San Antonio Manufacturing LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-89.813	-63.611		2022
Navistar, Inc., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-7.006.733	284.018		2022
NC2 Global LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	140.081	2.323		2022
NC2 Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	USD	1,1077	100,00	-122.364	-5.140	3)	2022
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	11,2408	100,00	305.051	555.614		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Norsk Scania Eiendom AS, Oslo	NOK	11,2408	100,00	130.664	9.223		2022
OCC Technologies, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	15.174	-6.916		2022
OOO Scania Peter, St. Petersburg	RUB	99,9661	100,00	311.827	44.918		2022
Parts and Service Ventures, Inc., Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	1.720	-4		2022
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	49,00	26.964	25.321		2022
PT Scania Parts Indonesia, Balikpapan	IDR	17.055,2550	100,00	1.319	-5.995		2022
Reliable Vehicles Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	2.500	-	5)	2022
Revra AB, Örebro	SEK	11,0874	100,00	-	-		2022
Sågverket 6 AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	122	-244		2022
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	49,00	89.368	39.953		2022
Scanexpo International S.A., Montevideo	USD	1,1077	100,00	3.072	75		2022
Scania (Hong Kong) Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	100,00	45.709	4.630		2022
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	5,0899	100,00	57.628	7.947		2022
Scania AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	25.070.257	9.500.161		2022
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	5,3750	99,99	157.650	72.859		2022
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	USD	1,1077	100,00	51.300.070	5.893.215		2022
Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,6292	100,00	80.790	22.030		2022
Scania Banco S.A., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	100,00	768.112	89.799	9)	2022
Scania Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	3.884	11.882		2022
Scania BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	100,00	3.709	700		2022
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	14,8486	100,00	16.312	7.204		2022
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	100,00	14.673	11.659		2022
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	-	-	5)	2022
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	100	-		2022
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	506,0100	100,00	890.212	-5.886		2022
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	100,00	34.618.661	10.475.113		2022
Scania Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.291,2300	100,00	180.346.329	45.777.621		2022
Scania Comercial, S.A. de C.V., Querétaro	MXN	18,7689	100,00	435.745	20.271		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	92,1170	100,00	-2.249.245	-202.456		2022
Scania Commercial Vehicles Renting S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	42.267	2.881		2022
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR		100,00	12.517	2.203		2022
Scania Corretora de Seguros Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	100,00	-	-		2022
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	5,0899	100,00	4.995	-6.162		2022
Scania Credit AB, Södertälje	EUR		100,00	1.714	304		2022
Scania Credit Argentina S.A.U., Buenos Aires	ARS	894,9939	100,00	202.182	72.838		2022
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	EUR		100,00	4.077	205		2022
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla	RON	4,9759	100,00	57.787	6.472		2022
Scania Credit Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	100,00	255	83		2022
Scania Credit Solutions (T) Ltd., Daressalam	TZS	2.788,0800	100,00	4.260.912	-394.098		2022
Scania Credit Solutions Pty Ltd., Aeroton	ZAR	20,4442	100,00	21.825	4.107		2022
Scania Credit Taiwan Ltd., New Taipei City	TWD	33,9211	100,00	12.726	5.089		2022
Scania Crna Gora d.o.o., Danilovgrad	EUR		100,00	37	-99		2022
Scania CV AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	42.545.102	3.239.074		2022
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,7180	100,00	942.953	649.602		2022
Scania Danmark A/S, Ishøj	DKK	7,4530	100,00	396.778	180.080		2022
Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj	DKK	7,4530	100,00	110.473	3.467		2022
Scania del Perú S.A., Lima	PEN	4,0905	100,00	71.333	30.267		2022
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	191.685	39.127		2022
Scania East Africa Ltd., Nairobi	KES	173,9050	100,00	-825.094	-415.558		2021
Scania Eesti AS, Tallinn	EUR		100,00	12.370	4.108		2022
Scania Finance Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,6292	100,00	28.067	3.175		2022
Scania Finance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	20.187	1.747		2022
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	100,00	22.650	4.154		2022
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	100,00	23.157.768	12.787.946	8)	2022
Scania Finance Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.291,2300	100,00	4.111.090	-1.455.765		2022
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o., Prag	CZK	24,7180	100,00	894.790	21.068		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR		100,00	63.752	2.474		2022
Scania Finance Great Britain Ltd., London	GBP	0,8691	100,00	138.725	22.776		2022
Scania Finance Hispania EFC S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	50.293	1.526		2022
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR		100,00	15.595	2.671		2022
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR		100,00	68.255	7.461		2022
Scania Finance Korea Ltd., Chung-Ang	KRW	1.440,7150	100,00	63.616.862	5.434.611		2022
Scania Finance Luxembourg S.A., Munsbach	EUR		100,00	5.570	156		2022
Scania Finance Magyarország Zrt., Biatorbágy	HUF	382,3900	100,00	3.176.575	181.030		2022
Scania Finance Maroc S.A., Casablanca	MAD	10,9521	100,00	-	-	4) 6)	2023
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R., El Marqués	MXN	18,7689	100,00	36.742	11.751		2022
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR		100,00	50.018	5.646	8)	2022
Scania Finance New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,7529	100,00	5.967	328		2022
Scania Finance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	100,00	271.149	35.198		2022
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9264	100,00	8.717	-45		2022
Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec	EUR		100,00	13.781	748		2022
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	20,4442	100,00	910.451	164.026		2022
Scania Financial Leasing (China) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	100,00	150.379	-6.102		2022
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	2.461.402	705.457		2022
Scania France S.A.S., Angers	EUR		100,00	96.343	51.771		2022
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	169.627	108.030		2022
Scania Griffin Sales & Services AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	100	-	5)	2022
Scania Group (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	37,9886	100,00	32.394	-		2022
Scania Growth Capital AB, Södertälje	SEK	11,0874	90,10	399.925	15.145		2022
Scania Growth Capital II AB, Södertälje	SEK	11,0874	90,10	280.269	244	4)	2022
Scania Hispania S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	33.608	25.404	11)	2022
Scania Holding France S.A.S., Angers	EUR		100,00	109.173	50.224		2022
Scania Holding Inc., Columbus/IN	USD	1,1077	100,00	632	-989		2022
Scania Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	EUR		100,00	7.414	1.954		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	382,3900	100,00	4.826.678	3.524.821		2022
Scania Industrial Maintenance AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	27.277	4.183		2022
Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis	EUR		100,00	-	-	9)	2022
Scania Insurance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	100,00	3.788	3.704		2022
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Vialonga	EUR		100,00	693	-29		2022
Scania IT AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	117.162	-		2022
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR		100,00	298	207		2022
Scania IT Nederland B.V., Zwolle	EUR		100,00	1.022	173		2022
Scania Japan Ltd., Tokio	JPY	156,7900	100,00	-433.436	75.173		2022
Scania Korea Group Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	100,00	93.037.926	65.390.279		2022
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	100,00	4.748.288	2.183.182		2022
Scania Latvia SIA, Riga	EUR		100,00	13.347	4.416		2022
Scania Leasing BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	100,00	322	-461	4)	2022
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	8.211	618		2022
Scania Leasing Ltd., Dublin	EUR		100,00	0	-	5)	2022
Scania Leasing Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	15.814	1.866		2022
Scania Leasing RS d.o.o., Krnješevci	RSD	117,1850	100,00	177.915	30.745		2022
Scania Lízing Kft., Biatorbágy	HUF	382,3900	100,00	277.492	-134.300		2022
Scania Locacao Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	100,00	471	-29	4)	2022
Scania Location S.A.S., Angers	EUR		100,00	-	-		2022
Scania Logistics Netherlands B.V., Zwolle	EUR		100,00	6.011	2.093		2022
Scania Luxembourg S.A., Munsbach	EUR		100,00	-	841		2019
Scania Makedonija d.o.o.e.l., Ilinden	MKD	61,6200	100,00	16.088	4.084		2022
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	37,9886	100,00	105.289	-		2022
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	10,9521	100,00	176.960	49.822		2022
Scania Middle East FZE, Dubai	AED	4,0683	100,00	24.446	13.559		2022
Scania Milano S.p.A., Lainate	EUR		100,00	9.396	2.041		2022
Scania Moçambique, S.A., Beira	MZN	70,7650	100,00	-4.500	-7.109		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	20,5401	100,00	31.785	10.137		2022
Scania Nederland B.V., Breda	EUR		100,00	74.888	29.871		2022
Scania New Zealand Ltd., Wellington	NZD	1,7529	100,00	34.668	4.738		2022
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	2.400	-	5)	2022
Scania Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge	EUR		100,00	42.653	23.435		2022
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	18.579	-6		2022
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	71.635	4		2022
Scania Polska S.A., Nadarzyn	PLN	4,3409	100,00	383.594	281.088		2022
Scania Portugal, Unipessoal Lda., Santa Iria de Azóia	EUR		100,00	15.111	7.733		2022
Scania Production (China) Co., Ltd., Rugao	CNY	7,8700	100,00	738.841	-63.454		2022
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		100,00	29.656	4.363		2022
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		100,00	28.680	3.162		2022
Scania Production Słupsk S.A., Słupsk	PLN	4,3409	100,00	49.563	6.238		2022
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		100,00	820	245		2022
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	501	-	5)	2022
Scania Real Estate (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	9.067	1.011		2022
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	4.496	500		2022
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	100,00	167	201		2022
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,7180	100,00	104.497	6.189		2022
Scania Real Estate Finland Oy, Helsinki	EUR		100,00	18.370	51		2022
Scania Real Estate France S.A.S., Angers	EUR		100,00	5.139	319		2022
Scania Real Estate Hispania S.L., San Fernando de Henares	EUR		100,00	1.605	231		2022
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l., Munsbach	EUR		100,00	5.736	826		2022
Scania Real Estate Holding Oy, Helsinki	EUR		100,00	5.574	80		2022
Scania Real Estate Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	100,00	46	-	5)	2022
Scania Real Estate Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	382,3900	100,00	956.591	55.890		2022
Scania Real Estate Kenya Ltd., Nairobi	KES	173,9050	100,00	183.783	-11.579		2020
Scania Real Estate Lund AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	104	2		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Real Estate New Zealand Limited, Auckland	NZD	1,7529	100,00	-	-	4) 6)	2023
Scania Real Estate Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	8.937	1.160		2022
Scania Real Estate Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	100,00	81.126	7.940		2022
Scania Real Estate Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9759	100,00	8.625	1.106		2022
Scania Real Estate Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9264	100,00	3.463	1.902		2022
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	1.183.432	249.736		2022
Scania Real Estate Slovakia s.r.o., Senec	EUR		100,00	4.220	353		2022
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR		100,00	8.370	1.205		2022
Scania Rent Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9759	100,00	21.508	7.522		2022
Scania Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9759	100,00	62.141	39.270		2022
Scania Sales (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	100,00	121.434	-80.937		2022
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7,8700	100,00	-42.444	-15.660		2022
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	18.224.201	3.342.101		2022
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9264	100,00	32.578	29.317		2022
Scania Senegal S.U.A.R.L., Dakar	XOF	655,9570	100,00	-63.214	-27.304		2022
Scania Services del Perú S.A., Lima	PEN	4,0905	100,00	61.512	25.699		2022
Scania Servicii Asigurari S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9759	100,00	2.385	-73		2022
Scania Servicios, S.A. de C.V., El Marqués	MXN	18,7689	100,00	110	-9		2022
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	99,99	482.352	19.188		2022
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	100,00	412.016	64.431		2022
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	100,00	5.920	3.158		2022
Scania Slovakia s.r.o., Senec	EUR		100,00	13.382	5.869		2022
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	9.363	4.292		2022
Scania South Africa (Pty) Ltd., Aeronon	ZAR	20,4442	100,00	900.040	364.509		2022
Scania Srbija d.o.o., Krnješevci	RSD	117,1850	100,00	602.266	249.124		2022
Scania Sumistradora de Flota Tres SpA, Santiago de Chile	CLP	977,9400	100,00	-	-	6) 9)	2023
Scania Sumistradora de Flota Uno SpA, Santiago de Chile	CLP	977,9400	100,00	-	-	6) 9)	2023
Scania Suomi Oy, Helsinki	EUR		100,00	37.498	23.588		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	546.330	12.754		2022
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	42.966	-	5)	2022
Scania Tanzania Ltd., Daressalam	TZS	2.788,0800	100,00	14.990.000	809.537		2022
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	99,99	118.948	21.933		2022
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	3.224	-31		2022
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	78.082.414	-946.747		2022
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	80.721	732		2022
Scania USA Inc., San Antonio/TX	USD	1,1077	100,00	15.133	3.963		2022
Scania West Africa Ltd., Accra	GHS	13,2537	100,00	-9.381	-5.925		2022
Scania-Kringlan AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	6.000	-	5)	2022
Scania-Vabis 118 AB, Värnamo	SEK	11,0874	100,00	5.106	3.127		2022
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	1.956	-	5)	2022
Scanrent - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		100,00	14.095	1.496		2022
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	1.671	-	5)	2022
SLA Treasury Spain S.L., Barcelona	BRL	5,3750	100,00	9.829.025	-144.164		2022
Södertälje Bilkredit AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	100	-	5)	2022
SOE Busproduction Finland Oy, Lahti	EUR		100,00	9.490	1.032		2022
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	1.170	-	5)	2022
SST Sustainable Transport Solutions India Pvt. Ltd., Nagpur	INR	92,1170	99,99	25.327	-420		2022
Stop 134 AB, Stockholm	SEK	11,0874	100,00	-	-		2022
Tachy Experts S.A.S., Angers	EUR		100,00	229	77		2022
TFS Brasil Holding Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	100,00	-	-	6)	2023
TOV Donbas-Scan-Service, Makijivka	UAH	42,1157	100,00	11.673	571		2022
TOV Kyiv-Scan, Kiew	UAH	42,1157	100,00	12.600	54		2022
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	UAH	42,1157	100,00	414.688	94.802		2022
TOV Scania Credit Ukraine, Kiew	UAH	42,1157	100,00	298.502	61.532		2022
TOV Scania Ukraine, Kiew	UAH	42,1157	100,00	278.884	91.378		2022
TOV Scania-Lviv, Lwiw	UAH	42,1157	100,00	32.769	13		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Transproteccion Agente de Seguros S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	100,00	77.507	27.068		2022
TRATON AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	12.693	-2.638		2022
TRATON Finance & Services AS, Tallinn	EUR		100,00	-	-	4)	2022
TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR		100,00	49.020	4.296		2022
TRATON Financial Services Aktiebolag, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	494.485	133.607		2022
TRATON International S.A., Strassen	EUR		100,00	16.433.487	368.913		2022
TRATON Sweden AB, Södertälje	EUR		100,00	11.163.097	292.694		2022
TRATON Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	500	-	4)	2022
TRATON US, LLC, Pompano Beach/FL	EUR		100,00	1.404.091	70.012		2022
UAB Scania Lietuva, Vilnius	EUR		100,00	16.036	4.913		2022
Union Trucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	573	-	5)	2022
Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB, Gävle	SEK	11,0874	100,00	1.034	872		2022
UTP Holdings, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-	-	3)	2022
Vabis Bilverkstad AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	101	-	5)	2022
Vabis Försäkringsaktiebolag, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	197.049	-981	3) 11)	2022
Vindbron Arendal AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	13.463	108		2022
Vita Gjuteriets Fastighetsbolag AB, Stockholm	SEK	11,0874	100,00	-	-		2022
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	100,00	2.420.720	1.391.758		2022
Volkswagen Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués	MXN	18,7689	100,00	381.294	-352.406		2022
Westrucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	100,00	336	-	5)	2022
Workhorse International Holding Company, Lisle/IL	USD	1,1077	100,00	-1.132	-86		2022
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften							
I. Inland							
LoadFox GmbH, in Liquidation, München	EUR		100,00	3.221	151	2)	2022
LoadFox Transport Solutions GmbH, München	EUR		100,00	296	-	1)	2023
MAN Brand Management GmbH, Grünwald	EUR		100,00	25	-	1)	2023
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	EUR		100,00	1.307	37		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
MAN HR Services GmbH, München	EUR		100,00	766	-	1)	2023
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR		100,00	25	-	1)	2023
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	EUR		100,00	363	34		2022
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	1.470	580		2022
TRATON Beteiligungsverwaltungs GmbH, München	EUR		100,00	25	-	1)	2023
TRATON Dritte Beteiligungs GmbH, München	EUR		100,00	23	2		2022
Unterstützungseinrichtung VGW GmbH, München	EUR		100,00	183	28		2022
2. Ausland							
Banco Volkswagen Truck & Bus S.A., São Paulo	BRL	5,3750	100,00	-	-	4) 6)	2023
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8691	100,00	757	-	5)	2022
ERF Ltd., Swindon	GBP	0,8691	100,00	-	-	5)	2022
HRVS Group Ltd., Belper	GBP	0,8691	100,00	-	-	5)	2022
HRVS Rentals Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8691	100,00	-	-	2) 5)	2022
Lauken S.A., in Liquidation, Montevideo	UYU	43,2390	100,00	-	-	2) 5)	2022
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantsfontein	ZAR	20,4442	100,00	-	-	2) 5)	2022
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	20,4442	100,00	0	-	2) 5)	2022
MAN Financial Services Polska Sp.z o.o, Wolica	PLN	4,3409	100,00	-	-	4) 7)	2023
MAN Financial Services UK Limited, Swindon	GBP	0,8691	100,00	-	-	4) 6)	2023
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	GBP	0,8691	100,00	-	-	2) 5)	2022
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	99,99	155.319	12.213		2022
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	INR	92,1170	99,99	3.462.300	133.050		2022
MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	100,00	17.143	3.556		2022
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	RUB	99,9661	100,00	609.680	208.902		2022
OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	RUB	99,9661	100,00	157.952	-18.681		2022
Re-MAN Parts Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8691	100,00	-	-	2) 5)	2022
Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	100,00	10	-		2022
S.A. Trucks Ltd., in Liquidation, Bristol	GBP	0,8691	100,00	-	-	2) 5)	2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scanexpo S.A., in Liquidation, Montevideo	UYU	43,2390	100,00	-	-	2) 5)	2022
Scania China Holding AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	-	-	7)	2023
Scania DCS AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	-	-	4) 7)	2023
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VES	39,7505	100,00	-5.892.535	-7.243.176		2022
Scania Finance Israel Ltd., in Liquidation, Tel Aviv	ILS	3,9951	100,00	1.000	-	2)	2021
Scania Invest AB, Södertälje	SEK	11,0874	100,00	-	-	4) 6)	2023
Scania Power Polska Sp. z o.o., in Liquidation, Warschau	PLN	4,3409	100,00	-413	-32	2)	2022
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	DKK	7,4530	100,00	310	21		2022
TRATON Charging Solutions AB, Södertälje	EUR		100,00	1.212	73		2022
Volkswagen Caminhões e Ônibus Comércio e Serviços Ltda., Limeira	BRL	5,3750	100,00	16.760	-394		2022
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN							
A. At Equity bewertete Unternehmen							
1. Inland							
2. Ausland							
Commercial Vehicle Charging Europe B.V, Amsterdam	EUR		33,33	10.521	4.479	4)	2022
Cummins-Scania XPI Manufacturing, LLC, Columbus/IN	USD	1,1077	50,00	157.951	6.916		2022
MAN Financial Services (SA) (RF) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	50,00	271.132	67.508	7) 10)	2022
Oppland Tungbilservice A/S, Fagernes	NOK	11,2408	50,00	5.701	1.449		2022
Tynset Diesel A/S, Tynset	NOK	11,2408	50,00	5.519	1.117		2022
B. At Cost bewertete Unternehmen							
1. Inland							
HINO & TRATON Global Procurement GmbH, München	EUR		51,00	486	161	2)	2022
2. Ausland							
AMEXCI AB, Karlskoga	SEK	11,0874	11,86	161.503	-26.889		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	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	68.934	7.225		2022
Scantinel Photonics GmbH, Ulm	EUR		47,14	2.586	-4.970		2022
sennder Technologies GmbH, Berlin	EUR		13,69	184.088	-77.545		2022
Telematics Solutions GmbH, Berlin	EUR		46,73	2.266	47		2022
2. Ausland							
BITS DATA i Södertälje AB, Södertälje	SEK	11,0874	33,00	18.771	3.759		2022
ScaValencia, S.A., Ribarroja del Turia	EUR		26,00	13.787	1.730		2022
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	CNY	7,8700	25,00	42.968.577	2.050.740	8) 10)	2022
UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand	UZS	13.667,6550	32,89	315.323.032	16.943.998		2021
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen							
1. Inland							
bex technologies GmbH, Stuttgart	EUR		32,55	-	-		2022
Juna Technologies GmbH, Berlin	EUR		49,00	-	-	4) 7)	2023
2. Ausland							
Corebon AB, Arlöv	SEK	11,0874	24,20	66.570	-32.786		2022
Innokraft AB, Sundsvall	SEK	11,0874	46,00	4.483	0		2022
Magnum Power Products, LLC, Franklin/IN	USD	1,1077	30,00	38.776	7.591		2022
Maudlin International Parts and Services of Palm Bay, LLC, Lisle/IL	USD	1,1077	49,00	70	-22		2022
Newstream Enterprises, LLC, Springfield/MO	USD	1,1077	49,00	5.751	3.929		2022
Parcelly Limited, London	GBP	0,8691	33,40	4.558	-481		2022
Roboyo Group Limited, Stockholm	EUR		9,94	-25.934	-18.650		2022
SIB Solutions AB, Lund	SEK	11,0874	20,70	74.244	-34.682		2022
Södertälje Science Park AB, Södertälje	SEK	11,0874	25,00	2.628	132		2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2023	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
V. BETEILIGUNGEN							
1. Inland							
Car2Car Communication Consortium GbR, Braunschweig	EUR		7,40	521	122		2022
Cycle Mobility Holding GmbH, Berlin	EUR		17,65	-	-	7)	2023
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	EUR		30,00	1.597	-139		2022
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	EUR		8,16	1.052	844		2022
Roland Holding GmbH, München	EUR		22,83	3.719	1		2022
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	EUR		50,00	14.147	-290		2022
vialytics GmbH, Stuttgart	EUR		15,69	-3.348	-3.156		2022
2. Ausland							
Car IQ Inc., Oakland/CA	USD	1,0677	0,20	-	-	4)	2022
Combient AB, Stockholm	SEK	11,0787	4,65	42.449	-2.520		2022
H2GS AB, Stockholm	SEK		2,02	3.333.997	-175.627	8)	2022
Lindholmen Science Park Aktiefbolag, Göteborg	SEK	11,0787	8,98	-	-	7)	2023
Maghreb Truck Industry S.p.A., Sidi M'Hamed	DZD	146,4838	10,00	130.943	879		2022
Northvolt AB, Stockholm	SEK	11,0787	0,94	37.030.987	-928.715		2022
OneH2, Inc., Hickory/NC	USD	1,0677	5,13	57.542	809		2022
Shenzhen Haylion Technologies Co. Ltd., Shenzhen	CNY	7,3661	2,00	72.456	-13.760		2022
TuSimple Holdings Inc., San Diego/CA	USD	1,0677	7,41	954.481	-1.610		2022

1 Ergebnisabführungsvertrag	7 Neuerwerb
2 in Liquidation	8 konsolidierter Abschluss
3 abweichendes Geschäftsjahr	9 Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten
4 Rumpfgeschäftsjahr	10 Zahlen gemäß IFRS
5 zurzeit keine Geschäftstätigkeit	11 Sachverhalt i.S.d. § 1 UmwG
6 Neugründung/Abspaltung	12 Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12

WEITERE INFORMATIONEN

4

Weitere Informationen	242
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	243
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	244
Prüfungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers zur nichtfinanziellen Erklärung	253
Vergütungsbericht	256
Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers	283
Finanzkalender	284
Definitionen	285
Fünfjahresübersicht	287
Impressum	289

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 der TRATON GROUP so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der TRATON GROUP beschrieben sind.

München, den 12. Februar 2024

TRATON SE

Der Vorstand

Christian Levin

Dr. Michael Jackstein

Mathias Carlbaum

Antonio Roberto Cortes

Catharina Modahl Nilsson

Alexander Vlaskamp

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 bis zum 31. Dezember 2023, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 (im Folgenden: „Konzernlagebericht“), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen

Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zum Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts ab.

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 Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Geschäfts- oder Firmenwerte im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte in Relation zur Bilanzsumme, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war der Wertminderungstest für die Geschäfts- oder Firmenwerte im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutendsten Sachverhalte.

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. Den in der TRATON GROUP eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im jeweiligen Prozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Unter Einbezug von internen Bewertungsspezialisten wurden die zugrunde liegenden Bewertungsmodelle für die Ermittlung der mittels Discounted-Cashflow-Modellen berechneten Nutzungs-

werte 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 mit planungsverantwortlichen Mitarbeitern erörtert und mit externen Informationen, insbesondere mit Marktstudien, verglichen. Dies erfolgte insbesondere unter Berücksichtigung der Auswirkungen möglicher Lieferengpässe bei wichtigen Zulieferteilen, Inflationserwartungen sowie Steigerungsraten von Material- und Personalkosten. Darüber hinaus haben wir die Planungsannahmen im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels und die damit einhergehende Ausweitung der Elektromobilität, insbesondere bestehende Unsicherheiten in der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten in der Planung diskutiert und beurteilt. Die Ableitung der Kapitalisierungszinssätze haben wir gewürdigt, indem wir insbesondere die Zusammensetzung der für die Ermittlung der Beta-Faktoren herangezogenen Gruppen an Vergleichsunternehmen 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 die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen gewürdigt und eigene durchgeführt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte 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 „5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements“ sowie „16. Geschäfts- oder Firmenwerte und Wertminderungen von Vermögenswerten“ des Konzernanhangs enthalten.

Ansatz und Werthaltigkeit von Entwicklungskosten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der

technologischen Transformation der TRATON GROUP und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u. a. hohen Investitionen in Elektromobilität und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests sind in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen wie

Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und stichprobenartig die aktivierten Kosten nachvollzogen. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt. Ferner haben wir die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu Änderungen in den unterstellten Nutzungsdauern und Indikatoren für Wertänderungen auf Einzelprojektebene nachvollzogen.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den in der TRATON GROUP eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung der TRATON GROUP bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die von den gesetzlichen Vertretern erwarteten nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht. Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt.

Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt und eigene Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der Gesellschaft zu den für Ansatz und Bewertung von Entwicklungskosten wesentlichen relevanten Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements“ sowie „17. Immaterielle Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der Gesellschaft zum Ansatz und der Bewertung von Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sind im Abschnitt „33. Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

Bilanzielle Behandlung von Risiken im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Europäische Kommission leitete in 2011 ein Bußgeldverfahren wegen des Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Durch Entscheidung vom 19. Juli 2016 wurde das Bußgeldverfahren gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania) im Zuge eines Vergleichs rechtskräftig abgeschlossen. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN in Anwendung der Kronzeugenregelung die Geldbuße

erlassen. Scania wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio. € belegt. Die Geldbuße wurde in voller Höhe im Geschäftsjahr 2022 geleistet.

Infolge der Bußgeldentscheidung hat eine Vielzahl von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. Die anhängigen Verfahren variieren dabei in ihrem Umfang erheblich. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.

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 aus den zivilrechtlichen Verfahren 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 den zivilrechtlichen Klagen verschafft. Hierbei haben wir insbesondere die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter und der internen Rechtsanwälte der Gesellschaft in Bezug auf die aktuelle Entwicklung und die diesen Einschätzungen und Annahmen zugrunde liegenden Gründe unter Einbindung von internen Experten für Kartellrecht aus mehreren Ländern mit den gesetzlichen Vertretern und der Rechtsabteilung der Gesellschaft erörtert und gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir die Entwicklung in den verschiedenen Ländern anhand von zwischenzeitlich ergangenen Urteilen bzw. neu hinzugekommen Klagen ebenfalls mit den gesetzlichen Vertretern sowie internen und externen Rechtsanwälten erörtert. Ergänzend haben wir quartalsweise externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt und die wesentlichen Themen und Entwicklungen mit den externen Rechtsanwälten in Gesprächen diskutiert. Dabei wurden uns auch die wesentlichen Ergebnisse von einzelnen ökonomischen Gutachten (Parteigutachten, Gerichtsgutachten) erläutert. Für die Erörterungen mit der Gesellschaft und den externen Rechtsanwälten haben wir auch relevante Veröffentlichungen in der Fachliteratur und andere Quellen wie Datenbanken herangezogen.

Sofern für einzelne Fälle bzw. in einigen Ländern Rückstellungen gebildet wurden, haben wir die Ermittlungen rechnerisch nachvollzogen und die zugrundeliegenden Annahmen mit den externen Rechtsanwaltsbestätigungen bzw. mit den entsprechenden Vergleichsvereinbarungen abgestimmt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich in Bezug auf die bilanzielle Abbildung der Rückstellung für zivilrechtlichen Risiken aus einem Kartellverfahren keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der Gesellschaft zur bilanziellen Behandlung von Risiken im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren sind in den Abschnitten „33. Sonstige Rückstellungen“ sowie „39. Rechtstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2023 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 entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir 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 Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den 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. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei TRATON_SE_KA_ZLB_ESEF-2023-12-31 enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach

ist im Abschnitt „Verantwortung des 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.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 1. Juni 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. Juli 2023 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.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht einzeln im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht:

- Abgabe von Comfort Letters für die TRATON SE im Zusammenhang mit dem EUR 12 Mrd. European Medium Term Note (EMTN) Programm
- Prüfung des aktienrechtlichen Vergütungsberichts nach §162 AktG
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung nach §§ 315b ff. HGB
- Freiwillige Abschlussprüfungen oder prüferische Durchsichten von Jahresabschlüssen

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Heiko Hummel.

Anlage zum Bestätigungsvermerk

1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts

Folgende Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die im Abschnitt „Weitere Informationen zum Geschäftsjahr“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung und
- die im Konzernlagebericht enthaltene Nichtfinanzielle Konzernklärung.

Darüber hinaus haben wir nachfolgend aufgeführte Lageberichts-fremde Angaben nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im Lagebericht sind Angaben, die nicht nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben sind:

- den im Abschnitt „Prognose-, Chancen- und Risikobericht, 2. Chancen- und Risikobericht“ des Konzernlageberichts enthaltenen Abschnitt „Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements“.

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 4 Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unser dazugehöriger 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, 15. Februar 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Hummel
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers zur nichtfinanziellen Erklärung

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

An die TRATON SE, München

Wir haben die nichtfinanzielle Konzernklärung der TRATON SE, München, (im Folgenden die „Gesellschaft“) bestehend aus dem Kapitel „Nichtfinanzielle Konzernklärung“ im zusammengefassten Lagebericht sowie dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Grundlagen der TRATON GROUP“ des zusammengefassten Lageberichts, für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Berichterstattung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben des Konzerns, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer

nichtfinanziellen Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW-Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Berichterstattung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom

IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie Angaben für Vorjahre.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Erlangung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation des Konzerns und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung relevanter Mitarbeitenden hinsichtlich der Auswahl der Themen für die nichtfinanzielle Berichterstattung, der Beurteilung der Auswirkungen und Risiken sowie der Konzepte des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen
- Befragung relevanter Mitarbeitenden, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung
- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung relevanter Daten im Berichtszeitraum
- Identifikation und Beurteilung des Risikos wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung
- Analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung

- Befragungen, Durchführung von selektiven Stichproben und Einholung von Nachweisen hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten sowie der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung
- Beurteilung der Darstellung der Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie zu Angaben für Vorjahre ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen).

Wir weisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Stuttgart, den 15. Februar 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hinderer	Welz
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Vergütungsbericht

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes einen klaren und verständlichen Bericht über die Vergütung von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats zu erstellen. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands und Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der TRATON SE.

Vergütung des Vorstands

Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich trotz des anhaltenden Kriegs in der Ukraine die Markt- und Absatzentwicklung zum Positiven geändert und auch die Zulieferketten haben sich stabilisiert. Das hat dazu geführt, dass die TRATON GROUP im Geschäftsjahr 2023 die gesetzten Ziele erreichen konnte. Insbesondere der Absatz der TRATON GROUP konnte mit 338.183 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um 11% gesteigert werden, auch wenn sich die Märkte regional unterschiedlich entwickelt haben. Die TRATON GROUP erzielte im Geschäftsjahr 2023 einen Umsatz in Höhe von 46,9 Mrd. € und damit 16% mehr als noch im Vorjahr. Der erhebliche Umsatzanstieg beruht im Wesentlichen auf einem gestiegenen Neufahrzeugabsatz, einem positiven Markt- und Produktmix sowie einer besseren Preisdurchsetzung und einem gestiegenen Vehicle-Services-Geschäft. Auch im Segment TRATON Financial Services konnte der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr erheblich gesteigert werden.

Grundzüge der Vorstandsvergütung

Der Vergütung der Mitglieder des Vorstands liegt das vom Aufsichtsrat am 16. Dezember 2021 mit Wirkung zum 1. Januar 2022 neugefasste Vergütungssystem („Vergütungssystem“) zugrunde, das im Wesentlichen dem bereits am 16. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene und von der Hauptversammlung am 30. Juni 2021 gebilligten Vergütungssystem entspricht. Die Hauptversammlung am 9. Juni 2022 hat das Vergütungssystem mit 97,98% der abgegebenen Stimmen gebilligt. Das Vergütungssystem setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 (in Kraft getreten am 27. Juni 2022).

Das Vergütungssystem gilt für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Tag der Hauptversammlung 2022 neu abgeschlossen oder verlängert werden. Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vergütungssystem bis zu einer Vertragsverlängerung mit der Maßgabe, dass der Performance-Share-Plan weiterhin eine Performance-Periode von drei Jahren hat. Das betraf im Geschäftsjahr 2023 die Herren Levin und Cortes. Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat die zum 17. Januar 2024 auslaufende Bestellung von Herrn Levin und Herrn Cortes jeweils für eine weitere Amtszeit verlängert. In diesem Zuge gilt für Herrn Levin und Herrn Cortes mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2024 ebenfalls ein Performance-Share-Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode.

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.

Über die Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2022 haben Vorstand und Aufsichtsrat im Vergütungsbericht 2022 ausführlich berichtet. Die Hauptversammlung hat den Vergütungsbericht 2022 am 1. Juni 2023 mit 98,37% der abgegebenen Stimmen gebilligt. Anmerkungen von Investoren wurden bei der Erstellung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 berücksichtigt. Zum Beispiel wurde eine Erläuterung über die Zusammensetzung der Peergroup aufgenommen.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2023 geltende Vergütungssystem des Vorstands und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2023 ein.

Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2023 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Fixum	Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende	Die Grundvergütung und die Nebenleistungen sollen ein, die Aufgaben und die Verantwortung des Vorstandsmitglieds im Unternehmen widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern.
Nebenleistungen	<p>Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Privatnutzung des ersten Dienstwagens; zweiter und dritter Dienstwagen mit Tankkarte gegen Zahlung einer monatlichen Pauschale; Fahrerpool in angemessenem Umfang auch zur privaten Nutzung - Zuschuss zur Kranken-, Pflege- und Alterssicherung - Unfallversicherung - Einrichtung und private Nutzung von Sicherheitsmaßnahmen - Manager's Medical Check up - Einbeziehung in die D&O- und Straf-Rechtsschutzversicherung - Leistungen im Todesfall - ggf. Übernahme von Steuerberatungskosten <p>Modifizierte Nebenleistungen für Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, erhalten aktuell keine solche Nebenleistungen von der TRATON SE, sondern von der ausländischen Tochtergesellschaft. - Diese Vorstandsmitglieder haben gegenüber der TRATON SE lediglich Anspruch auf modifizierte Nebenleistungen, d.h. sie sind in die D&O- und Straf-Rechtsschutzversicherung einbezogen, haben Anspruch auf Leistungen im Todesfall und unter bestimmten Umständen auf die Übernahme von Steuerberatungskosten. 	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	<ul style="list-style-type: none"> - Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung - grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (eine vorzeitige Inanspruchnahme ist möglich) - beitragsorientiertes, fondsakkessorisches Versorgungssystem - jährlicher Versorgungsbeitrag von 40% des vertraglich vereinbarten Fixums - Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, erhalten aktuell keine bAV von der TRATON SE, sondern von der ausländischen Tochtergesellschaft. 	Die bAV soll den Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Variable Vergütungsbestandteile		
Tantieme	<ul style="list-style-type: none"> - Plantyp: Zielbonus - Mindestauszahlungsbetrag: 0 € - Begrenzung: 180% des Zielbetrags - Bemessungszeitraum: Tantiemejahresjahr (das Jahr, für das die Tantieme gewährt wird) - Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> o Finanzielle Teilziele: <ul style="list-style-type: none"> • Operative Rendite (50%) und Kapitalrendite (50%) <ul style="list-style-type: none"> o Die Kennzahl Operative Rendite entspricht dem Operativen Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items vor Steuern und ohne Berücksichtigung von Bereinigungen im Verhältnis zu den entsprechenden Umsatzerlösen. o Die Kennzahl Kapitalrendite entspricht dem Operativen Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items nach Steuern (normierte Steuerquote von 30%) und ohne Berücksichtigung von Bereinigungen im Verhältnis zum entsprechenden durchschnittlich investierten Vermögen. • Der Aufsichtsrat legt für das Tantiemejahresjahr jeweils die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 50%, der Zielwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 100% und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 180%; Werte dazwischen werden linear interpoliert. • Die Tantieme hängt ab von der Zielerreichung im Tantiemejahresjahr. • finanzieller Gesamtzilerreichungsgrad = Teilerreichungsgrad Operative Rendite x 50% + Teilerreichungsgrad Kapitalrendite x 50% o ESG-Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Teilziel Umwelt (Verhältnis der Anzahl verkaufter batterieelektrischer Fahrzeuge und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge zu der Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge, ausgenommen ist das Modell MAN TGE) gewichtet mit 50% • Teilziel Soziales (Stimmungsindex) gewichtet mit 50% • Governance-Faktor (Compliance & Integrität), der zwischen 0,9 und 1,1 liegt (Regelwert 1,0) • Der Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele Umwelt und Soziales einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest. Der Mindestwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 1,3. Werte dazwischen werden linear interpoliert. • Berechnung ESG-Faktor: [Teilerreichungsgrad Umwelt x 50% + Teilerreichungsgrad Soziales x 50%] x Governance-Faktor (0,9-1,1) - Auszahlungsbetrag Tantieme = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtzilerreichungsgrad x ESG-Faktor - Auszahlung: In bar grundsätzlich im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses des Tantiemejahresjahres 	<p>Mit der Tantieme sollen die Vorstandsmitglieder dazu angehalten werden, anspruchsvolle Ziele im Bemessungszeitraum zu verfolgen. Die wirtschaftlichen Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft. Durch die Integration der Nachhaltigkeitsziele wird der Bedeutung der Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren Rechnung getragen.</p>

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Langzeitbonus (LTI) (Anm.: Für bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode, im Übrigen entsprechen die Bedingungen des LTI aber dem für das Geschäftsjahr 2022 beschriebenen Performance-Share-Plan)	<ul style="list-style-type: none"> - Plantyp: Performance-Share-Plan - Performance-Periode: grundsätzlich vier Jahre vorwärtsgerichtet - Mindestauszahlungsbetrag: 0 € - Begrenzung: 200% des Zielbetrags - Zuteilung Performance Shares: Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Aktie der TRATON SE (Wertpapierkennnummer: TRATON) im Xetra-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs“). - Zielfestlegung: Der Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS), dem testierten, voll verwässerten Ergebnis je TRATON-Aktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft, fest. Der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50%, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100% und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 150%. - Berechnung des Auszahlungsbetrags: Zur Berechnung der finalen Anzahl der Performance Shares werden die zu Beginn der Performance-Periode bedingt zugeteilten Performance Shares mit dem arithmetischen Mittel der jährlichen EPS-Zielerreichungen über die Performance-Periode multipliziert. Die finale Anzahl an Performance Shares wird dann multipliziert mit der Summe aus dem arithmetischen Mittel der Schlusskurse an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs“) und den während der Performance-Periode je Aktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent“). - Auszahlung: In bar grundsätzlich im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode - Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung, Amtsniederlegung oder Eigenkündigung ohne berechtigenden Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares. 	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
Sonstige Leistungen		
Sonderzahlung	<ul style="list-style-type: none"> - ggf. aufgrund gesonderter Vereinbarung mit dem Vorstandsmitglied - Die Vereinbarung erfolgt im Voraus für das Geschäftsjahr und unter Festlegung der Leistungskriterien für die Sonderzahlung. 	Sonderzahlungen sollen herausragende und außergewöhnliche Leistungen honorieren und nur dann gewährt werden, wenn die Zahlung im Unternehmensinteresse liegt und dem Unternehmen einen zukunftsbezogenen Nutzen bringt.
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	<ul style="list-style-type: none"> - ggf. Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile - ggf. Leistungen im Zusammenhang mit einem Standortwechsel - ggf. Garantie einer Mindestvergütung 	Diese (Ausgleichs-) Zahlungen sollen es dem Unternehmen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten für den Vorstand zu gewinnen.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Weitere Vergütungsregelungen		
Malus und Clawback	<ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit des Aufsichtsrats, Tantieme und Performance-Share-Plan im Fall eines relevanten Fehlverhaltens während des jeweiligen relevanten Bemessungszeitraums um bis zu 100% zu kürzen oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern Eine Rückforderung ist ausgeschlossen, wenn seit der Auszahlung des variablen Vergütungsbestandteils mehr als drei Jahre vergangen sind. 	Soll die Vorstandsmitglieder zu rechtmäßigem und ethischem Verhalten anhalten
Maximalvergütung	<ul style="list-style-type: none"> Relevant sind das für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahlte Fixum, die Service Cost der betrieblichen Altersversorgung, die gewährten Nebenleistungen, die für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte und im Folgejahr ausgezahlte Tantieme, der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlte Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung sowie etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder. Beträgt für den Vorstandsvorsitzenden brutto 5.500 T€ pro Geschäftsjahr, für die Mitglieder des Vorstands grundsätzlich brutto 3.700 T€ pro Geschäftsjahr, für Herrn Cortes davon abweichend brutto 1.750 T€ und für das Vorstandsmitglied, das zugleich CEO der Scania AB und/oder der Scania CV AB ist sowie für das Vorstandsmitglied, das zugleich CEO der Navistar ist, brutto 4.000 T€ Bei Vorstandsmitgliedern, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, bezieht sich die Maximalvergütung auf die Gesamtvergütung der TRATON SE und der jeweiligen Tochtergesellschaft zusammen. Bei Überschreiten der Maximalvergütung werden die variablen Vergütungsbestandteile proportional gekürzt. 	Soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt

Vergütung der im Geschäftsjahr 2023 bestellten Vorstandsmitglieder Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023

Dem Vorstand der TRATON SE gehören einerseits Mitglieder an, die zugleich Mitglied im Vorstand einer ausländischen Tochtergesellschaft sind und die ihre Vergütung anteilig von der TRATON SE und der ausländischen Tochtergesellschaft beziehen. Andererseits gehören dem Vorstand Mitglieder an, die ausschließlich im Vorstand der TRATON SE oder zugleich Mitglied des Vorstands einer inländischen Tochtergesellschaft sind. Diese Mitglieder des Vorstands erhalten ihre Vergütung im Außenverhältnis vollständig von der TRATON SE, im Innenverhältnis wird im Fall eines zusätzlichen Vorstandsamts bei einer inländischen Tochtergesellschaft ein Teil der Vergütung im Wege der Konzernverrechnung erstattet. Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien bei anderen Gesellschaften im Konzern im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit erhalten die Vorstandsmitglieder keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE angerechnet.

Im Geschäftsjahr 2023 gehörten dem Vorstand der TRATON SE folgende Mitglieder an:

Christian Levin: Herr Levin ist Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019 und ist seit 1. Oktober 2021 Vorstandsvorsitzender. Zudem ist Herr Levin seit 1. Mai 2021 Chief Executive Officer der Scania AB und der Scania CV AB. Seit 1. Oktober 2021 ist die Vergütung zwischen der TRATON SE und der Scania CV AB nach Verantwortungsbereichen aufgeteilt. Nebenleistungen und Aufwendungen für die betriebliche Altersversorgung erhält Herr Levin seit 1. Mai 2021 ausschließlich von der Scania CV AB.

Mathias Carlbaum: Herr Carlbaum ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2021 und zudem seit 1. September 2021 auf der Grundlage eines Entsendungsvertrags zwischen ihm, der Scania CV AB und der Navistar Chief Executive Officer und President von Navistar.

Seit 1. Oktober 2021 werden 20 % seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE und 80 % von Navistar getragen. Nebenleistungen für Herrn Carlbaum werden von Navistar getragen. Versorgungsaufwendungen wurden ausschließlich und Nebenleistungen zum Teil von der Scania CV AB erbracht, bei der noch ein ruhender Anstellungsvertrag mit Herr Carlbaum besteht, und an Navistar weiterberechnet.

Antonio Roberto Cortes: Herr Cortes ist Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019 und zudem Chief Executive Officer der Volkswagen Truck & Bus Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (Volkswagen Truck & Bus), ehemals MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. Herr Cortes erhielt 20 % seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE und 80 % von der Volkswagen Truck & Bus. Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung erhielt Herr Cortes ausschließlich von der Volkswagen Truck & Bus.

Dr. Michael Jackstein: Herr Dr. Jackstein ist Mitglied des Vorstands der TRATON SE seit dem 1. April 2023.

Catharina Modahl Nilsson: Frau Modahl Nilsson ist Mitglied des Vorstands der TRATON SE seit dem 1. April 2023. Zudem ist Frau Modahl Nilsson seit dem 1. April 2023 CTO der TRATON AB. Frau Modahl Nilsson erhielt 20 % ihrer fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE und 80 % von der TRATON AB. Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung erhielt Frau Modahl Nilsson ausschließlich von der TRATON AB.

Annette Danielski: Frau Danielski war Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2021. Frau Danielski ist zum 31. März 2023 aus dem Vorstand ausgeschieden.

Bernd Osterloh: Herr Osterloh war Mitglied des Vorstands seit 1. Mai 2021. Herr Osterloh ist zum 31. März 2023 aus dem Vorstand ausgeschieden.

Alexander Vlaskamp: Herr Vlaskamp ist Mitglied des Vorstands seit 25. November 2021 und zudem Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE. Für die Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus SE erhielt Herr Vlaskamp im Geschäftsjahr 2023 keine gesonderte Vergütung. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, der TRATON SE im Wege der konzerninternen Verrechnung 80 % der Aufwendungen für die Vergütung zu erstatten.

Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 faktisch zugeflossen sind. Nicht maßgeblich ist der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen und die im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses 2023 der Gesellschaft ausgezahlte Tantieme für das Geschäftsjahr 2023 ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2023 kam zudem der LTI mit der Performance-Periode 2020-2022 zur Auszahlung und wird als gewährte Vergütung ausgewiesen. Da sich die Gesellschaften mit der Auszahlung von Vergütungskomponenten nicht in Verzug befanden, sind keine geschuldeten Vergütungen in den Tabellen ausgewiesen.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands gezahlt wurden. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausgezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da sie dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt. Zudem sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen sowie die ggf. nach ausländischem Recht vorgesehenen beitragsorientierten Pensionspläne eingeflossen.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem.

Zudem enthalten die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder entsprechend dem gebilligten Vergütungssystem eine Malus- und Clawback-Regelung. Von diesen Regelungen hat die TRATON SE im Geschäftsjahr 2023 keinen Gebrauch gemacht.

Soweit Vorstandsmitglieder im Laufe des Geschäftsjahres 2023 ausgeschieden sind, wird in den folgenden Tabellen nur der auf den Zeitraum ihrer Vorstandstätigkeit entfallende Anteil der Vergütung ausgewiesen. Erhalten solche Vorstandsmitglieder, z. B. im Falle eines auslaufenden Dienstvertrags, für Zeiträume nach der Beendigung des Vorstandsamts eine Vergütung, so wird über diese im Abschnitt „Vergütung früherer Vorstandsmitglieder“ berichtet.

Weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Tabellen finden sich unter den Tabellen.

CHRISTIAN LEVIN

Vergütungsbestandteil		2023	
		in T€ ¹	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	1.220	47
	Scania	630	
Nebenleistungen	TRATON SE	-	1
	Scania	32	
Summe	TRATON SE	1.220	48
	Scania	662	
	Gesamt	1.882	
Variable Vergütungsbestandteile			
- Tantieme 2023 (Zielbetrag 1.350 T€ p. a.)	TRATON SE	1.094	52
	Scania	957	
- LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930 T€ p. a.; abzüglich Abschlagszahlung ²)	TRATON SE	0	0
	TRATON AB	0	
Zwischensumme – gewährte und geschuldete Vergütung ohne Rückzahlung/Verrechnung³	TRATON SE	2.314	100
	Scania	1.619	
	TRATON AB	0	
	Gesamt	3.933	
- Rückzahlung/Verrechnung Abschlagszahlung ⁴	TRATON SE	-121	-
	TRATON AB	-483	
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	2.193	-
	Scania	1.619	
	TRATON AB	-483	
	Gesamt	3.329	



CHRISTIAN LEVIN

Vergütungsbestandteil		2023	
		in T€ ¹	in %
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	-	-
	Scania	918	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	2.193	
	Scania	2.537	
	TRATON AB	-483	
	Gesamt	4.247	
Maximalvergütung	Gesamt	5.500	

1 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,78 SEK = 1 €

2 Herr Levin hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2020-2022 in Höhe von 149 T€ (TRATON SE) und 595 T€ (TRATON AB) erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen. Der nach Ablauf der Performance-Periode ermittelte Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 blieb jedoch hinter den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen zurück. Im Geschäftsjahr 2023 ist daher kein weiterer Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 als gewährte Vergütung ausgewiesen.

3 Zwischensumme ohne Berücksichtigung der Rückzahlung/Verrechnung der Abschlagszahlung, die zu einem negativen Gewährungsbetrag führt (siehe Fußnote 4). Diese Zwischensumme dient allein der Berechnung der relativen Anteile (in Prozent) der den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 tatsächlich gewährten Vergütung.

4 Der LTI 2020-2022 hatte eine Zielerreichung, die zu Auszahlungsbeträgen in Höhe von 28 T€ (TRATON SE) und 112 T€ (TRATON AB) geführt hätten und damit hinter den Beträgen der Herrn Levin bereits im Geschäftsjahr 2021 gewährten Abschlagszahlungen zurückbleiben. Herr Levin war daher zur Rückzahlung der Differenzbeträge in Höhe von 121 T€ (TRATON SE) und 483 T€ (TRATON AB) verpflichtet, die hier als negative Gewährungsbeträge dargestellt werden. Diese Beträge wurden im Fall von Herrn Levin mit den Auszahlungsbeträgen der für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 auszuzahlenden Tantieme verrechnet, über deren Höhe im Vergütungsbericht 2022 berichtet wurde.

MATHIAS CARLBAUM

Vergütungsbestandteil		2023	
		in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	150	34
	Navistar	600	
Nebenleistungen	TRATON SE	-	15
	Navistar ¹	321	
Summe	TRATON SE	150	48
	Navistar	921	
	Gesamt	1.071	
Variable Vergütungsbestandteile			
- Tantieme 2023 (Zielbetrag 750 T€ p.a.)	TRATON SE	228	52
	Navistar	911	
Summe - gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	378	100
	Navistar	1.832	
	Gesamt	2.210	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	-	-
	Navistar	336	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	378	
	Navistar	2.168	
	Gesamt	2.546	
Maximalvergütung	Gesamt	4.000	

1 Die Nebenleistungen berücksichtigen auch Leistungen aufgrund der Entsendung von Herrn Carlbaum zu Navistar.

ANTONIO ROBERTO CORTES

Vergütungsbestandteil		2023	
		in T€ ¹	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	126	52
	Volkswagen Truck & Bus	504	
Nebenleistungen	TRATON SE	-	4
	Volkswagen Truck & Bus	49	
Summe	TRATON SE	126	56
	Volkswagen Truck & Bus	553	
	Gesamt	679	
Variable Vergütungsbestandteile			
- Tantieme 2023 (Zielbetrag 350 T€ p. a.)	TRATON SE	106	44
	Volkswagen Truck & Bus	425	
- LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 310 T€ p. a.; abzüglich Abschlagszahlung ²)	TRATON SE	0	0
	Volkswagen Truck & Bus	0	
Zwischensumme - gewährte und geschuldete Vergütung ohne Rückzahlung/Verrechnung³	TRATON SE	232	100
	Volkswagen Truck & Bus	978	
	Gesamt	1.210	
Rückzahlung/Verrechnung Abschlagszahlung ⁴	TRATON SE	-40	-
	Volkswagen Truck & Bus	-161	
Summe - gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	192	-
	Volkswagen Truck & Bus	817	
	Gesamt	1.009	


ANTONIO ROBERTO CORTES

Vergütungsbestandteil		2023	
		in T€ ¹	in %
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	-	-
	Volkswagen Truck & Bus	249	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	192	
	Volkswagen Truck & Bus	1.066	
	Gesamt	1.258	
Maximalvergütung	Gesamt	1.750	

1 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 5,33 BRL = 1 €

2 Herr Cortes hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2020-2022 in Höhe von 50 T€ (TRATON SE) und 198 T€ (Volkswagen Truck & Bus) erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen. Der nach Ablauf der Performance-Periode ermittelte Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 blieb jedoch hinter den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen zurück. Im Geschäftsjahr 2023 ist daher kein weiterer Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 als gewährte Vergütung ausgewiesen.

3 Zwischensumme ohne Berücksichtigung der Rückzahlung/Verrechnung der Abschlagszahlung, die zu einem negativen Gewährungsbetrag führt (siehe Fußnote 4). Diese Zwischensumme dient allein der Berechnung der relativen Anteile (in Prozent) der den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 tatsächlich gewährten Vergütung.

4 Der LTI 2020-2022 hatte eine Zielerreichung, die zu Auszahlungsbeträgen in Höhe von 9 T€ (TRATON SE) und 37 T€ (Volkswagen Truck & Bus) geführt hätten und damit hinter den Beträgen der Herrn Cortes bereits im Geschäftsjahr 2021 gewährten Abschlagszahlungen zurückbleiben. Herr Cortes war daher zur Rückzahlung der Differenzbeträge in Höhe von 40 T€ (TRATON SE) und 161 T€ (Volkswagen Truck & Bus) verpflichtet, die hier als negative Gewährungsbeträge dargestellt werden. Diese Beträge wurden im Fall von Herrn Cortes mit den Auszahlungsbeträgen der für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 auszahlenden Tantieme verrechnet, über deren Höhe im Vergütungsbericht 2022 berichtet wurde.

ANNETTE DANIELSKI¹

Vergütungsbestandteil	2023	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	175	39
Nebenleistungen	12	3
Summe	187	41
Variable Vergütungsbestandteile		
- Tantieme 2023 (Zielbetrag 700 T€ p. a.)	266	59
Summe - gewährte und geschuldete Vergütung	453	100
Versorgungsaufwendungen	123	-
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	576	
Maximalvergütung	925	

1 bis 31. März 2023

DR. MICHAEL JACKSTEIN¹

Vergütungsbestandteil	2023	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	525	38
Nebenleistungen	62	4
Summe	587	42
Variable Vergütungsbestandteile		
- Tantieme 2023 (Zielbetrag 700 T€ p. a.)	797	58
Summe - gewährte und geschuldete Vergütung	1.384	100
Versorgungsaufwendungen	210	-
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.594	
Maximalvergütung	2.775	

1 ab 1. April 2023

CATHARINA MODAHL NILSSON¹

Vergütungsbestandteil		2023	
		in T€ ²	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	105	39
	TRATON AB	420	
Nebenleistungen	TRATON SE	-	2
	TRATON AB	21	
Summe	TRATON SE	105	41
	TRATON AB	441	
	Gesamt	546	
Variable Vergütungsbestandteile			
- Tantieme 2023 (Zielbetrag 700 T€ p. a.)	TRATON SE	159	59
	TRATON AB	638	
Summe - gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	264	100
	TRATON AB	1.079	
	Gesamt	1.343	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	-	-
	TRATON AB	264	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	264	
	TRATON AB	1.343	
	Gesamt	1.607	
Maximalvergütung	Gesamt	2.775	

1 ab 1. April 2023

2 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,78 SEK = 1 €

BERND OSTERLOH¹

Vergütungsbestandteil	2023	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	175	37
Nebenleistungen	29	6
Summe	204	43
Variable Vergütungsbestandteile		
– Tantieme 2023 (Zielbetrag 700 T€ p. a.)	266	57
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	470	100
Versorgungsaufwendungen	93	–
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	563	
Maximalvergütung	925	

1 bis 31. März 2023

ALEXANDER VLASKAMP

Vergütungsbestandteil	2023	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	700	38
Nebenleistungen	72	4
Summe	772	42
Variable Vergütungsbestandteile		
– Tantieme 2023 (Zielbetrag 700 T€ p. a.)	1.063	58
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.835	100
Versorgungsaufwendungen	289	–
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.124	
Maximalvergütung	3.700	

Erläuterung

Zusätzliche vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern

Die Gesellschaft übernimmt für **Herrn Vlaskamp** die Kosten der Steuerberatung.

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

Frau Danielski erhielt bis zum Ende ihrer Bestellung, d.h. bis zum 31. März 2023 eine Erstattung der Kosten für wöchentliche Familienheimfahrten sowie für eine Unterkunft am Dienstsitz. Mit ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand endeten diese Leistungen im Wesentlichen. Nähere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt „Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung“.

Herr Osterloh erhielt bis zum Ende seiner Bestellung, d.h. bis zum 31. März 2023, eine Erstattung der Kosten für wöchentliche Familienheimfahrten sowie für eine Unterkunft am Dienstsitz. Mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand endeten diese Leistungen im Wesentlichen. Herr Osterloh wurde darüber hinaus bis zum 30. Juni 2023 die Erstattung von Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse C/CE inklusive damit in Zusammenhang stehender Folgekosten, einschließlich Reisekosten zu und von Fahrstunden in München, von der TRATON SE zugesagt. Nähere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt „Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung“.

Herr Dr. Jackstein erhält während seiner Bestellung eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten.

Diese Leistungen an Vorstandsmitglieder sind in den für die Nebenleistungen enthaltenen Beträgen ausgewiesen.

Leistungskriterien der variablen Vergütung

Leistungskriterien Tantieme

Finanzielle Teilziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Operative Rendite und Kapitalrendite festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurden.

	2023
Operative Rendite	
Maximalwert	10,8%
Zielwert 100%-Niveau	6,0%
Schwellenwert	4,0%
Ist-Wert	8,0%
Zielerreichung (in %)	132%
Kapitalrendite	
Maximalwert	13,8%
Zielwert 100%-Niveau	7,7%
Schwellenwert	3,8%
Ist-Wert	13,6%
Zielerreichung (in %)	177%
Zielerreichung gesamt	155%

Maßgebliche Kennzahl für die Berechnung der Operativen Rendite sowie der Kapitalrendite ist das Operative Ergebnis TRATON Operations inklusive Corporate Items. Die Operative Rendite für TRATON Operations inklusive Corporate Items ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zum Umsatz für TRATON Operations inklusive

Corporate Items. Beide Einflussgrößen werden jeweils als Summe der im Geschäftsbericht dargestellten Werte für TRATON Operations und Corporate Items gebildet. Die Kapitalrendite (ROI) für TRATON Operations inklusive Corporate Items wird ermittelt, indem das Operative Ergebnis von TRATON Operations inklusive Corporate Items nach Steuern in Bezug zum investierten Vermögen von TRATON Operations inklusive Corporate Items im Jahresdurchschnitt gesetzt wird. Für die Kapitalrendite wird ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% angewendet und ein durchschnittlich investiertes Vermögen in Höhe von 18.543 Mio € zugrunde gelegt.

ESG-Ziele

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für das Teilziel Umwelt und das Teilziel Soziales als Mindestwert, Zielwert und Maximalwert festgelegt hat und welcher Ist-Wert bzw. welche Zielerreichung in Prozent im Geschäftsjahr 2023 erzielt wurde.

Dem Teilziel Umwelt liegt ein Dekarbonisierungsziel zugrunde. Dieses richtet sich nach dem Verhältnis der Anzahl verkaufter batterieelektrischer Fahrzeuge und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge zu der Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge, wobei das Modell MAN TGE ausgenommen ist. Die Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für das Teilziel Umwelt werden vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr festgelegt und orientieren sich an der Geschäftsplanung, um einen stetig höheren Anteil batterieelektrischer und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge anzustreben.

Dem Teilziel Soziales liegt der Stimmungsindex zugrunde. Durch den Stimmungsindex werden die Ergebnisse des Stimmungsbarometers in der TRATON GROUP abgebildet, das in den Gesellschaften der TRATON GROUP regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten erhebt und des Weiteren die Ausprägung der Unternehmenskultur ermittelt. Die Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für das Teilziel Soziales werden vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr festgelegt und orientieren sich insbesondere an den Ergebnissen der Vorjahre und aktuellen Entwicklungen.

UMWELT (DEKARBONISIERUNGSZIEL)

in Prozent	2023
Maximalwert	1,46
Zielwert 100%-Niveau	0,97
Mindestwert	0,49
Ist-Wert	0,58
Teilzielerreichungsgrad	0,75

SOZIALES (STIMMUNGSINDEX)

in Punkten	2023
Maximalwert	79
Zielwert 100%-Niveau	75
Mindestwert	71
Ist-Wert	77,8
Teilzielerreichungsgrad	1,21

Für das Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder im Einzelnen für alle aktuellen Vorstandsmitglieder auf den Regelwert von 1,0 festgelegt. Zur Bestimmung des Governance-Faktors bewertet der Aufsichtsrat im ersten Schritt die kollektive Leistung des Vorstands. Im zweiten Schritt bewertet der Aufsichtsrat die Leistungen des einzelnen Vorstandsmitglieds hinsichtlich Integrität und Compliance. Der Aufsichtsrat kann den Governance-Faktor anhand der kollektiven und individuellen Einschätzung bis auf 1,1 erhöhen oder bis auf 0,9 herabsetzen. Liegen keine besonderen Vorkommnisse in einem Geschäftsjahr vor, beträgt der Governance-Faktor 1,0 (Regelwert).

Der ESG-Faktor für das Geschäftsjahr 2023 beträgt damit 0,98 unter Berücksichtigung der Zielerreichung des Teilziels Umwelt, des Teilziels Soziales sowie des Governance-Faktors.

Leistungskriterien LTI

Einführungsphase LTI

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans haben 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 erhalten. Dies betrifft die Herren Cortes, Drees, Prof. Dr. Intra, Levin und Schulz. Herr Henriksson hat dagegen auf eine Abschlagszahlung für die Tranche 2020-2022 verzichtet. Die Abschlagszahlungen wurden 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 Abschlagszahlungen auf die Tranche 2020-2022 wurden zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 ausgezahlt und im Vergütungsbericht 2020 als zugeflossene Vergütung ausgewiesen. Bei der Berechnung der Auszahlungsbeträge aus der Tranche 2020-2022 wurden diese Abschlagszahlungen in Abzug gebracht.

EPS-Zielwerte

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2020-2022, 2021-2023 bzw. 2021-2024, 2022-2024 bzw. 2022-2025 und 2023-2025 bzw. 2023-2026 festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2021-2023 bzw. 2021-2024 und 2022-2024 bzw. 2022-2025 und 2023-2025 bzw. 2023-2026 waren im Geschäftsjahr 2023 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt. Sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

Dem im Geschäftsjahr 2023 zur Auszahlung fälligen Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 liegt die Zielerreichung des EPS der TRATON-Aktie zugrunde.

**PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022
EPS TRATON-AKTIE**

€	2022	2021	2020
Maximalwert	4,32	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95	1,95
Ist-Wert	2,28	0,91	-0,20
Zielerreichung (in %)	67,37	0	0

Die Gesamtzielerreichung des EPS in der Performance-Periode 2020-2022 beträgt damit 22,46%. Die bisherige Zielerreichung des EPS für die bereits abgelaufenen Geschäftsjahre einer Performance-Periode von Performance-Share-Plänen, die im Geschäftsjahr 2023 noch nicht fällig waren und daher noch nicht ausbezahlt wurden, ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

**PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023
EPS TRATON-AKTIE**

€	2023	2022	2021
Maximalwert	4,32	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95	1,95
Ist-Wert	4,90	2,28	0,91
Zielerreichung (in %)	150,00	67,37	0

**PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024
EPS TRATON-AKTIE**

€	2023	2022	2021
Maximalwert	4,32	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95	1,95
Ist-Wert	4,90	2,28	0,91
Zielerreichung (in %)	150,00	67,37	0

**PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2024
EPS TRATON-AKTIE**

€	2023	2022
Maximalwert	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95
Ist-Wert	4,90	2,28
Zielerreichung (in %)	150,00	67,37

**PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2025
EPS TRATON-AKTIE**

€	2023	2022
Maximalwert	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95
Ist-Wert	4,90	2,28
Zielerreichung (in %)	150,00	67,37

**PERFORMANCE-PERIODE 2023 – 2025
EPS TRATON-AKTIE**

€	2023
Maximalwert	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90
Mindestwert	1,95
Ist-Wert	4,90
Zielerreichung (in %)	150,00

PERFORMANCE-PERIODE 2023 – 2026
EPS TRATON-AKTIE

€	2023
Maximalwert	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90
Mindestwert	1,95
Ist-Wert	4,90
Zielerreichung (in %)	150,00

Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2020-2022 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent der TRATON-Aktie sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

€	2020-2022
Anfangs-Referenzkurs	24,58
Schluss-Referenzkurs	14,69
Dividendenäquivalent	
2020	1,00
2021	0,25
2022	0,50

Die für die Performance-Perioden der im Geschäftsjahr 2023 noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne maßgeblichen Referenzkurse sowie das Dividendenäquivalent der TRATON-Aktie sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

€	2023-2026	2023-2025	2022-2025	2022-2024	2021-2024	2021-2023
Anfangs-Referenzkurs	14,69	14,69	21,70	21,70	22,40	22,40
Schluss-Referenzkurs ¹	-	-	-	-	-	20,42
Dividendenäquivalent						
2021	-	-	-	-	0,25	0,25
2022	-	-	0,50	0,50	0,50	0,50
2023	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70

¹ wird am Ende der Performance-Periode ermittelt

Rückzahlung/Verrechnung mit geleisteten Abschlagszahlungen

Wie im Abschnitt „Einführungsphase LTI“ dargestellt, hat die TRATON SE den Vorstandsmitgliedern Herren Levin und Cortes sowie den ehemaligen Vorstandsmitgliedern Herren Drees, Prof. Dr. Intra und Schulz bereits im Geschäftsjahr 2021 jeweils Abschlagszahlungen für den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 ausgezahlt, die nach Ablauf der Performance-Periode mit dem tatsächlichen Auszahlungsbetrag dieser Tranche des Performance-Share-Plans verrechnet werden. Der nach Ablauf der Performance-Periode ermittelte Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 blieb hinter den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen zurück. Für die Vorstandsmitglieder, mit denen Abschlagszahlungen für den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 vereinbart wurden, ist aus diesem Grund kein weiterer Auszahlungsbetrag für diese Tranche des Performance-Share-Plans im Vergütungsbericht 2023 als gewährte Vergütung ausgewiesen. Die TRATON SE und die Tochtergesellschaften haben von den Vorstandsmitgliedern, die Abschlagszahlungen für den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 erhalten haben, die Differenz zwischen der ausgezahlten Abschlagszahlung und dem errechneten Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 zurückgefordert. Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften haben dazu im ersten Schritt den jeweiligen Rückforderungsbetrag von dem Auszahlungsbetrag der Tantieme für 2022, die im Geschäftsjahr 2023 zur Auszahlung kam und über die im Vergütungsbericht 2022 berichtet wurde, abgezogen und – sofern der Auszahlungsbetrag der Tantieme für 2022 zur Erfüllung der

Rückforderung nicht ausreichend war - die Vorstandsmitglieder im zweiten Schritt zur Rückzahlung des Differenzbetrags aufgefordert oder den Betrag mit weiteren Ansprüchen des jeweiligen Vorstandsmitglieds gegen die Gesellschaften verrechnet.

Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder. Im Geschäftsjahr 2023 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus der Tantieme und aus dem Performance-Share-Plan der Performance-Periode 2020-2022 waren nicht zu kürzen, da 180% des Zielbetrags der Tantieme bzw. 200% des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten.

Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Auslaufristen und Entlassungsschädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands und den Fall der einvernehmlichen Beendigung des Vorstandsamts vor. Im Fall des Widerrufs der Bestellung, ohne dass zugleich ein wichtiger Grund im Sinn des § 626 BGB vorliegt, enden die Dienstverträge grundsätzlich nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt – eine Abfindung in Höhe der Bruttobezüge für die Restlaufzeit des Dienstvertrags, höchstens jedoch in Höhe von zwei Bruttojahreseinkommen. Das für die Berechnung der Abfindungssumme maßgebliche Jahreseinkommen setzt sich grundsätzlich aus dem Fixum des Vorjahres zuzüglich der für das Vorjahr festgesetzten variablen Vergütungsbestandteile zusammen.

Die Abfindung wird in zwölf monatlichen Bruttoteilbeträgen in gleicher Höhe ab dem Ende des Dienstvertrags gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der

Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Die Abfindung wird nicht gezahlt, wenn das Vorstandsmitglied bei der Gesellschaft oder einem anderen Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Rahmen eines Arbeits-/ Dienstverhältnisses weiterbeschäftigt wird.

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 (näher zu diesen Versorgungsleistungen im nächsten Abschnitt), 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.

Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Die TRATON SE gewährt den Vorstandsmitgliedern grundsätzlich eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung. Die zugesagten Altersleistungen werden in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres gezahlt. Diejenigen Vorstandsmitglieder jedoch, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft der TRATON SE bestellt sind, erhalten keine betriebliche Altersversorgung von der TRATON SE, sondern allein von der ausländischen Tochtergesellschaft. Die TRATON SE führt die betriebliche Altersversorgung für die Vorstandsmitglieder Herren Dr. Jackstein und Vlaskamp sowie die im Geschäftsjahr 2023 ausgeschiedenen ehemaligen Vorstandsmitglieder Frau Danielski und Herrn Osterloh. Die betriebliche Altersversorgung für die anderen Vorstandsmitglieder wird von der Scania CV AB (Herr Levin und Herr Carlbäum), von der TRATON AB (Herr Levin und Frau Modahl Nilsson) bzw. von der Volkswagen Truck & Bus (Herr Cortes) geführt.

Von der TRATON SE gewährte Anwartschaften werden im Rahmen eines beitragsorientierten, fondsakkessorischen Versorgungssystems, dem Kapitalkontenplan, aufgebaut. Die TRATON SE leistet jährlich einen Beitrag in Höhe von 40% der vertraglich vereinbarten Festvergütung im Kalenderjahr. Eigenbeiträge durch Brutto-Entgeltumwandlung 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.

Die nachfolgende Übersicht weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands die Pensionsanwartschaften mit ihrem Barwert zum 31. Dezember 2023 sowie die im Geschäftsjahr 2023 angefallenen Versorgungsaufwendungen, ggf. unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweils anwendbaren ausländischen Rechts, aus. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen sowie bei den Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr ggf. nach ausländischem Recht vorgesehene beitragsorientierte Pensionspläne.

T€	Barwert	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2023
Christian Levin (Scania)	555	918
Mathias Carlbaum (Scania)	277	336
Antonio Roberto Cortes (Volkswagen Truck & Bus)	-	249
Annette Danielski (TRATON SE)	1.319	490
Dr. Michael Jackstein (TRATON SE)	210	210
Catharina Modahl Nilsson (TRATON AB)	-	264
Bernd Osterloh (TRATON SE)	851	373
Alexander Vlaskamp (TRATON SE)	602	289

Den Mitgliedern des Vorstands, die bereits bisher einen Dienstwagen von der TRATON SE erhalten, ist im Fall der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit unter bestimmten Umständen auch die Nutzung eines Dienstwagens zugesagt. Voraussetzung ist, dass die Amtszeit des Vorstandsmitglieds insgesamt mindestens zehn Jahre oder dessen Unternehmenszugehörigkeit insgesamt mindestens 15 Jahre betragen hat oder der Aufsichtsrat im Einzelfall die Zurverfügungstellung des Dienstwagens im Ruhestand im Unternehmensinteresse als angemessen erachtet.

Mit Herrn Osterloh war aufgrund seiner langjährigen Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern dienstvertraglich vereinbart, dass die Mindestamtszeit als Voraussetzung für die Gewährung eines Dienstwagens im Ruhestand als erfüllt gilt, wenn er nach seiner Amtszeit in den Ruhestand eintritt. Im Zusammenhang mit der Beendigung der Bestellung von Herrn Osterloh zum 31. März 2023 wurde daher klargestellt, dass Herr Osterloh auch im Ruhestand einen Dienstwagen von der TRATON SE erhalten kann.

Im Übrigen sind im Geschäftsjahr 2023 keine Änderungen dieser unter diesem Abschnitt erläuterten Zusagen erfolgt.

Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2023 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2023 sind Frau Danielski und Herr Osterloh aus dem Vorstand ausgeschieden.

Frau Danielski war ursprünglich bis zum Ablauf des 30. September 2024 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Die TRATON SE und Frau Danielski haben das Vorstandsamt einvernehmlich vorzeitig zum Ablauf des 31. März 2023 beendet. Anlässlich der Beendigung hat die TRATON SE mit Frau Danielski eine Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand dieser Beendigungsvereinbarung ist u. a. der Fortbestand des Dienstvertrags bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, d.h. bis zum Ablauf des 30. September 2024. Die TRATON SE hat Frau Danielski zugesagt, ihr monatliches Grundgehalt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags fortzuzahlen. Für das Geschäftsjahr 2023 erhält Frau Danielski ohne zeitanteilige Kürzung des Zielbetrags eine Tantieme und nimmt ohne zeitanteilige Kürzung des Zielbetrags am Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2023-2026 teil. Im Geschäftsjahr 2024 werden der

Zielbetrag der Tantieme und des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2024-2027 jeweils zeitanteilig auf 9/12 gekürzt. Die Berechnung und Auszahlung der variablen Vergütung richtet sich nach den Regelungen des Dienstvertrags in Verbindung mit den Bedingungen für die Tantieme und den Bedingungen für den Performance-Share-Plan. Die Malus- und Rückforderungsregelungen werden für die bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags fortgezählte Vergütung berücksichtigt. Bis zur Beendigung des Dienstvertrags stehen Frau Danielski weiterhin ihre Dienstwagen zur privaten Nutzung zur Verfügung und sie hat bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags grundsätzlich Anspruch auf Nebenleistungen. Abweichend davon hat die TRATON SE die Kosten für eine Unterkunft am Dienort lediglich bis zum Ablauf der Kündigungsfrist eines Mietvertrags, längstens aber bis zum 30. Juni 2023 übernommen. Die TRATON SE zahlt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags Versorgungsbeiträge für Frau Danielski.

Herr Osterloh war ursprünglich bis zum Ablauf des 30. April 2024 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Die TRATON SE und Herr Osterloh haben das Vorstandsamt einvernehmlich vorzeitig zum Ablauf des 31. März 2023 beendet. Anlässlich der Beendigung hat die TRATON SE mit Herrn Osterloh eine Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand dieser Beendigungsvereinbarung ist unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, d.h. bis zum Ablauf des 30. April 2024. Die TRATON SE hat Herrn Osterloh zugesagt, sein monatliches Grundgehalt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags fortzuzahlen. Für das Geschäftsjahr 2023 erhält Herr Osterloh ohne zeitanteilige Kürzung des Zielbetrags eine Tantieme und nimmt ohne zeitanteilige Kürzung des Zielbetrags am Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2023-2026 teil. Im Geschäftsjahr 2024 werden der Zielbetrag der Tantieme und des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2024-2027 jeweils zeitanteilig auf 4/12 gekürzt. Die Berechnung und Auszahlung der variablen Vergütung richtet sich nach den Regelungen des Dienstvertrags in Verbindung mit den Bedingungen für die Tantieme und den Bedingungen für den Performance-Share-Plan. Die Malus- und Rückforderungsregelungen werden für die bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags fortgezählte Vergütung berücksichtigt. Bis zur Beendigung des Dienstvertrags stehen Herrn Osterloh weiterhin seine Dienstwagen zur privaten Nutzung zur Verfügung und er hat bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags grundsätzlich Anspruch auf Nebenleistungen. Es wurde ferner klargestellt, dass

Herr Osterloh Anspruch auf einen Dienstwagen im Ruhestand hat. Abweichend von den dienstvertraglichen Vereinbarungen hat die TRATON SE die Kosten für eine Unterkunft am Dienort lediglich bis zum Ablauf der Kündigungsfrist eines Mietvertrags, längstens aber bis zum 30. Juni 2023 übernommen. Die Erstattung von Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse C/CE inklusive damit in Zusammenhang stehender Folgekosten inklusive Anreise zu Fahrstunden nach München endete aufgrund des Ausscheidens von Herrn Osterloh aus dem Vorstand zum 30. Juni 2023. Die TRATON SE zahlt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags Versorgungsbeiträge für Herrn Osterloh.

Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 hat die TRATON SE keine variablen Vergütungsbestandteile aufgrund der mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten Malus- und Clawback-Bedingungen zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine solche Rückforderung lagen nicht vor.

Soweit Vorstandsmitglieder zur Rückzahlung der Abschlagszahlung auf den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 verpflichtet waren, basierten diese Verpflichtungen nicht auf Verstößen gegen die vereinbarten Malus- und Clawback-Bedingungen, sondern richteten sich nach den im Zuge der Zusage der Abschlagszahlungen vereinbarten dienstvertraglichen Regelungen, für den Fall, dass der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan die bereits ausgezahlte Abschlagszahlung übersteigt.

Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die den früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023 (individualisiert)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der TRATON SE ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2013 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern die am Anfang des Jahres 2024 für das Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Tantieme sowie der im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Performance-Share-Plan mit der Tranche 2020-2022 zu der im Geschäftsjahr 2023 gewährten Vergütung.

ANNETTE DANIELSKI

Mitglied des Vorstands TRATON SE, CFO Austritt 31.03.2023	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	525	39
Nebenleistungen	32	2
Tantieme 2023	797	59
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.354	100
Versorgungsaufwendungen	368	-

JOACHIM DREES

Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE und MAN Truck & Bus SE Austritt 15.07.2020	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	700	39
Nebenleistungen	55	3
Tantieme 2023	1.063	58
LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	0	0
Entlassungsentschädigungen	-	-
Zwischensumme – gewährte und geschuldete Vergütung ohne Rückzahlung/Verrechnung²	1.818	100
Rückzahlung/Verrechnung Abschlagszahlung ³	-604	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.214	-
Versorgungsaufwendungen	-	-

¹ Herr Drees hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2020-2022 in Höhe von 744 T€ erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen. Der nach Ablauf der Performance-Periode ermittelte Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 blieb jedoch hinter den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen zurück. Im Geschäftsjahr 2023 ist daher kein weiterer Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 als gewährte Vergütung ausgewiesen.

² Zwischensumme ohne Berücksichtigung der Rückzahlung/Verrechnung der Abschlagszahlung, die zu einem negativen Gewährungsbeitrag führt (siehe Fußnote 4). Diese Zwischensumme dient allein der Berechnung der relativen Anteile (in Prozent) der den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 tatsächlich gewährten Vergütung.

³ Der LTI 2020-2022 hatte eine Zielerreichung, die zu einem Auszahlungsbetrag in Höhe von 140 T€ geführt hätte und damit hinter dem Betrag der Herrn Drees bereits im Geschäftsjahr 2021 gewährten Abschlagszahlung zurückbleibt. Herr Drees war daher zur Rückzahlung des Differenzbetrags in Höhe von 604 T€ verpflichtet, der hier als negativer Gewährungsbeitrag dargestellt wird. Dieser Betrag wurde im Fall von Herrn Drees mit dem Auszahlungsbetrag der für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 auszahlenden Tantieme verrechnet, über deren Höhe im Vergütungsbericht 2022 berichtet wurde; der weitere Differenzbetrag in Höhe von 49 T€ wurde mit dem in der Tabelle ungekürzt ausgewiesenen Grundgehalt verrechnet.

MATTHIAS GRÜNDLER

Chief Executive Officer TRATON SE Austritt 30.09.2021	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	729	37
Nebenleistungen	17	1
Tantieme 2023	1.101	56
LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 1.800 T€ p.a.)	125	6
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.972	100
Versorgungsaufwendungen	-	-

HENRIK HENRIKSSON

Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO der Scania CV AB und der Scania AB Austritt 30.04.2021	2023	
	in T€ ¹	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	-	-
Tantieme 2023	-	-
LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 996 T€ p.a.)	TRATON SE 30 Scania 120	100
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE 30 Scania 120 Gesamt 150	100
Versorgungsaufwendungen	3	-

¹ vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,30 SEK = 1 €

PROFESSOR DR. CARSTEN INTRA

Mitglied des Vorstands & Arbeitsdirektor TRATON SE; Personalvorstand & Arbeitsdirektor MAN SE und MAN Truck & Bus SE Austritt 15.07.2020	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	-	-
Tantieme 2023	-	-
LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	0	0
Rückzahlung Abschlagszahlung ²	-327	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	-327	-
Versorgungsaufwendungen	-	-

¹ Herr Prof. Dr. Intra hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2020-2022 in Höhe von 403 T€ erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen. Der nach Ablauf der Performance-Periode ermittelte Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 blieb jedoch hinter den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen zurück. Im Geschäftsjahr 2023 ist daher kein weiterer Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 als gewährte Vergütung ausgewiesen.

² Der LTI 2020-2022 hatte eine Zielerreichung, die zu einem Auszahlungsbetrag in Höhe von 76 T€ geführt hätte und damit hinter dem Betrag der Herrn Prof. Dr. Intra bereits im Geschäftsjahr 2021 gewährten Abschlagszahlung zurückbleibt. Herr Prof. Dr. Intra war daher zur Rückzahlung des Differenzbetrags in Höhe von 327 T€ verpflichtet, der hier als negativer Gewährungsbetrag dargestellt wird. Diesen Betrag hat Herr Prof. Dr. Intra zurückgezahlt.

BERND OSTERLOH

Mitglied des Vorstands TRATON SE Austritt 31.03.2023	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	525	38
Nebenleistungen	50	4
Tantieme 2023	797	58
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.372	100
Versorgungsaufwendungen	280	-

CHRISTIAN SCHULZ

Mitglied des Vorstands TRATON SE, CFO Austritt 30.09.2021	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	-	-
Tantieme 2023	-	-
LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930T€ p. a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	0	0
Rückzahlung/Verrechnung Abschlagszahlung ²	-604	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	-604	-
Versorgungsaufwendungen	-	-

¹ Herr Schulz hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2020-2022 in Höhe von 744 T€ erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen. Der nach Ablauf der Performance-Periode ermittelte Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 blieb jedoch hinter den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen zurück. Im Geschäftsjahr 2023 ist daher kein weiterer Auszahlungsbetrag des Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020-2022 als gewährte Vergütung ausgewiesen.

² Der LTI 2020-2022 hatte eine Zielerreichung, die zu einem Auszahlungsbetrag in Höhe von 140 T€ geführt hätte und damit hinter dem Betrag der Herrn Schulz bereits im Geschäftsjahr 2021 gewährten Abschlagszahlung zurückbleibt. Herr Schulz war daher zur Rückzahlung des Differenzbetrags in Höhe von 604 T€ verpflichtet, die hier als negativer Gewährungsbeitrag dargestellt wird. Dieser Betrag wurde im Fall von Herrn Schulz mit dem Auszahlungsbetrag der für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 auszahlenden Tantieme verrechnet, über deren Höhe im Vergütungsbericht 2022 berichtet wurde; der weitere Differenzbetrag in Höhe von 49 T€ wurde mit der auszahlenden Entschädigung aufgrund des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots verrechnet.

HERRN DR. ING. H.C. TOSTMANN

Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE ¹ und MAN Truck & Bus SE Austritt 24.11.2021	2023	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	378	37
Nebenleistungen	17	2
Tantieme 2023	571	55
LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930 T€ p. a.)	64	6
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.030	100
Versorgungsaufwendungen	-	-

¹ bis 31.08.2021 (Verschmelzung MAN SE mit TRATON SE)

Erläuterung

Frau Danielski war bis zum Ablauf des 31. März 2023 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Der Dienstvertrag zwischen Frau Danielski und der TRATON SE besteht bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 30. September 2024, fort. Der Anteil an der gewährten und geschuldeten Vergütung des Geschäftsjahres 2023, der auf dem Zeitraum nach dem Ende der Bestellung von Frau Danielski entfällt, ist in der Tabelle in diesem Abschnitt ausgewiesen.

Herr Drees hat bis zu seinem Ausscheiden mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE eine Vorstandstätigkeit bei der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE ausgeübt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Drees und der TRATON SE besteht bis zum regulär geplanten Ende, dem 17. Januar 2024, fort. 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 bis zum regulären Ende seiner ursprünglichen Bestellung zum Vorstandsmitglied der MAN Truck & Bus SE, also dem 31. März 2023, in Höhe von 80 % erstattet. Die Differenz zwischen der Abschlagszahlung für den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 und dem errechneten Auszahlungsbetrag wurde mit dem Auszahlungsbetrag der für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 auszahlenden Tantieme sowie mit dem im Geschäftsjahr 2023 auszahlenden Grundgehalt verrechnet.

Herr Prof. Dr. Intra war bis zum Ablauf des 15. Juli 2020 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Zudem war Herr Prof. Dr. Intra bis zu diesem Zeitpunkt zum Vorstandsmitglied der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE bestellt. Mit Wirkung zum Ausscheiden aus den Vorstandsämtern endeten auch die Dienstverträge mit der TRATON SE und der MAN Truck & Bus SE. Mit der MAN SE bestand zu keinem Zeitpunkt ein Dienstvertrag. Im Geschäftsjahr 2023 wäre der Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 zur Auszahlung gekommen. Da der errechnete Auszahlungsbetrag hinter der bereits für den Performance-Share-Plan 2020-2022 gezahlten Abschlagszahlung zurückblieb, ist die gewährte und geschuldete Vergütung für Herrn Prof. Dr. Intra mit 0€ ausgewiesen. Die Differenz zwischen der Abschlagszahlung für den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 und dem errechneten Auszahlungsbetrag hat die TRATON SE von Herrn Prof. Dr. Intra zurückgefordert.

Herr Henriksson war bis zum Ablauf des 30. April 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE und zum President und Chief Executive Officer der Scania CV AB und der Scania AB bestellt. Herr Henriksson hat noch Ansprüche aus Performance-Share-Plänen, die er während seiner Amtszeit erworben hat.

Herr Schulz ist mit Ablauf des 30. September 2021 aus dem Vorstand der TRATON SE ausgeschieden. Herr Schulz war ursprünglich bis zum 17. Januar 2024 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Schulz und der TRATON SE bestand bis zum 31. Dezember 2022 fort. Im Geschäftsjahr 2023 wäre der Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 zur Auszahlung gekommen. Da der errechnete Auszahlungsbetrag hinter der bereits für den Performance-Share-Plan 2020-2022 gezahlten Abschlagszahlung zurückblieb, ist die gewährte und geschuldete Vergütung für Herrn Schulz mit 0€ ausgewiesen. Die Differenz zwischen der Abschlagszahlung für den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020-2022 und dem errechneten Auszahlungsbetrag wurde mit dem Auszahlungsbetrag der für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 auszuzahlenden Tantieme sowie mit der im Geschäftsjahr 2023 auszuzahlenden Entschädigung aufgrund des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots verrechnet.

Herr Osterloh war bis zum Ablauf des 31. März 2023 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Osterloh und der TRATON SE besteht bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 30. April 2024, fort. Der Anteil an der gewährten und geschuldeten Vergütung des Geschäftsjahres 2023, der auf dem Zeitraum nach dem Ende der Bestellung von Herrn Osterloh entfällt, ist in der Tabelle in diesem Abschnitt ausgewiesen.

Herr Gründler war bis zum Ablauf des 30. September 2021 Mitglied des Vorstands der TRATON SE und zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Gründler und der TRATON SE hatte bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 15. Juli 2023, Bestand.

Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann war bis zum 24. November 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE, bis zum 31. August 2021 zum Vorstandsvorsitzenden der MAN SE und bis zum 24. November 2021 zum Vorstandsvorsitzenden der MAN Truck & Bus SE bestellt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann und der TRATON SE hatte bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 15. Juli 2023, Bestand. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE diese Aufwendung von Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann in Höhe von 80% erstattet.

Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der TRATON SE und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen der TRATON SE und der TRATON GROUP ermittelt: HGB-Ergebnis nach Steuern der TRATON SE, wie es im Geschäftsbericht ausgewiesen wird. Die Operative Rendite der TRATON GROUP entspricht dem Verhältnis des Operativen Ergebnisses der TRATON GROUP zum Umsatz der TRATON GROUP, wie sie jeweils im Geschäftsbericht der TRATON SE ausgewiesen werden.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird anhand von zwei Kennzahlen ausgewiesen. Einerseits wird für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Einzelabschluss der TRATON SE ausgewiesene Personalaufwand der TRATON SE um die Vergütung der Konzernvorstände bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON SE (309,4 Arbeitnehmer) auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2023, ohne Berücksichtigung der Konzernvorstände, geteilt (Arbeitnehmer der TRATON SE). Zusätzlich wird der im Konzernanhang ausgewiesene Personalaufwand der TRATON GROUP, bereinigt um die Vergütung der Konzernvorstände, durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON GROUP (Gesamtbelegschaft in Höhe von 107.697 gemäß interner Berichterstattung, d.h. inklusive Leistungslöhner, den indirekten Bereich und Auszubildende) geteilt (Arbeitnehmer TRATON GROUP).

	2023 gegenüber 2022 ²	2022 gegenüber 2021 ²	2021 gegenüber 2020 ²
Jährliche Veränderung in %			
Vorstandsvergütung¹			
Carlbaum, Mathias ³	28,8%	431,3%	-
Cortes, Antonio Roberto	-11,1%	27,3%	-10,6%
Danielski, Annette ³	38,5%	597,2%	-
Drees, Joachim	-32,4%	19,5%	3,8%
Gründler, Matthias	-19,5%	68,8%	69,0%
Henriksson, Henrik	-79,7%	176,3%	-85,0%
Intra, Prof. Dr. Carsten	-168,1%	19,4%	-59,5%
Jackstein, Dr. Michael ⁴	-	-	-
Levin, Christian	-3,2%	96,1%	25,1%
Modahl Nilsson, Catharina ⁴	-	-	-
Osterloh, Bernd ⁵	34,5%	152,2%	-
Schulz, Christian	-134,1%	16,2%	6,1%
Tostmann, Dr. Andreas	-22,1%	-22,5%	96,9%
Vlaskamp, Alexander ⁵	37,9%	1.542,7%	-
Ertragsentwicklung			
HGB Ergebnis nach Steuern der TRATON SE ⁵	316,6%	-	-
Operative Rendite TRATON GROUP	+2,0 ppt.	+2,6 ppt.	+0,9 ppt.
Entwicklung der Arbeitnehmervergütung⁶			
Arbeitnehmer der TRATON SE	21,7%	-7,0%	7,5%
Arbeitnehmer der TRATON GROUP	6,6%	0,5%	1,1%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG

2 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

3 unterjähriger Eintritt im Geschäftsjahr 2021

4 Eintritt zum 1. April 2023

5 Prozentuale Veränderung des HGB-Ergebnisses nach Steuern der TRATON SE nicht darstellbar, da in den Geschäftsjahren 2020 bis 2022 ein negatives Ergebnis vorlag

6 Personalaufwand zusätzlich bereinigt um außerordentliche Projekterfolgsbeteiligung ausgewählter Verantwortlicher im Jahr 2021

Peergroup

Die Höhe der Vergütung, der Maximalvergütung sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und ggf. angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat u. a. einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peergroup) heran. Diese Peergroup wird regelmäßig überprüft und angepasst, zuletzt im Dezember 2022. Die Peergroup besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: Caterpillar Inc., Continental AG, Cummins Inc., Daimler Truck AG, Deere & Company, Henkel AG & Co. KGaA, Komatsu Kabushiki kaisha, Magna International Inc., Mitsubishi Motors Corporation, Paccar Inc., Schaeffler AG, Tata Motors Ltd., Thyssenkrupp AG, Volvo AB.

Die Unternehmen der Peergroup wurden auf Basis ihrer Größe, Branche sowie regionaler Verteilung ausgewählt und spiegeln die strategischen Geschäftsfelder und relevantesten Wettbewerber der TRATON SE wider. Um dem Geschäftsmodell der TRATON SE angemessene Rechnung zu tragen, wurden neben Unternehmen der Automobilbranche auch Wettbewerber aus den Bereichen Industrie sowie Maschinen- und Anlagebau ausgewählt. Die Vergleichsgruppe bildet dabei eine angemessene Mischung von börsennotierten Unternehmen aus dem europäischen, amerikanischen sowie asiatischen Raum ab. In dieser Zusammensetzung repräsentiert die Vergleichsgruppe nach Auffassung des Aufsichtsrats das spezifische Wettbewerbsumfeld der TRATON SE auf dem Absatzmarkt wie auch auf dem Rekrutierungsmarkt für Top Executives.

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung der TRATON SE geregelt. Der durch das ARUG II neugefasste § 113 Absatz 3 Aktiengesetz sieht vor, dass bei börsennotierten Gesellschaften die Hauptversammlung mindestens alle vier Jahre über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen hat. Dabei ist auch ein Beschluss zulässig, der die bestehende Vergütung bestätigt. Zudem sind dabei auch Angaben zum System für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats zu machen. Zur Vorbereitung des Beschlusses der Hauptversammlung prüfen Vorstand und Aufsichtsrat jeweils, ob die Vergütung, insbesondere mit Blick auf ihre Höhe und Ausgestaltung,

weiterhin im Interesse der TRATON SE liegt und in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Lage der TRATON SE steht. Aufsichtsrat und Vorstand haben der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2021 die bestehende Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats zur Bestätigung und das Vergütungssystem zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Hauptversammlung hat am 30. Juni 2021 mit 99,99% der abgegebenen Stimmen die Vergütung bestätigt und das Vergütungssystem beschlossen.

Überblick über die Vergütung

Vergütungskomponenten

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen jährlichen Vergütung und dem Sitzungsgeld.

Die feste jährliche Vergütung beträgt 225 T€ für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, 150 T€ für den Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und 75 T€ für jedes andere Mitglied des Aufsichtsrats.

Für ihre Tätigkeiten in Ausschüssen erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats eine zusätzliche feste jährliche Vergütung pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die feste jährliche Vergütung beträgt für den Ausschussvorsitzenden 80 T€, für den Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden 60 T€ und für die anderen Mitglieder eines Ausschusses jeweils 40 T€. Nicht berücksichtigt werden Mitgliedschaften im Nominierungsausschuss und im Vermittlungsausschuss im Sinne von § 27 Abs. 3 MitbestG, sofern ein solcher Vermittlungsausschuss künftig eingeführt werden sollte. Gehört ein Mitglied des Aufsichtsrats mehreren Ausschüssen an, werden nur die beiden Funktionen in den Ausschüssen vergütet, auf die die höchste feste jährliche Vergütung entfällt. Damit entspricht die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats auch der Empfehlung G.17 des Deutschen Corporate Governance Kodex, der zufolge der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie des Vorsitzenden und der Mitglieder von Ausschüssen angemessen berücksichtigt werden soll.

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

Die feste jährliche 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. Die feste jährliche Vergütung wird zeitanteilig gekürzt, wenn ein Mitglied dem Aufsichtsrat oder dem Ausschuss nicht während des vollen Geschäftsjahres angehört oder das Amt als Vorsitzender oder stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses nicht während des vollen Geschäftsjahres innehat. Eine auf die Vergütung und auf Auslagen der Mitglieder des Aufsichtsrats ggf. zu entrichtende Umsatzsteuer erstattet die TRATON SE.

Die TRATON SE sorgt außerdem dafür, dass zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Haftpflichtversicherung mit Selbstbehalt besteht.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amtes erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der TRATON SE keine Vergütung mehr.

Beitrag der Vergütung zur Förderung der langfristigen Entwicklung der TRATON SE

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats berücksichtigt sowohl nach ihrer Struktur als auch nach ihrer Höhe die Anforderungen an das Amt eines Aufsichtsratsmitglieds der TRATON SE, insbesondere den damit verbundenen zeitlichen Aufwand sowie die damit verbundene Verantwortung. Die Vergütung ist marktüblich ausgestaltet und ihre Höhe steht – auch im Vergleich zur Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats anderer börsennotierter Unternehmen vergleichbarer Größe in Deutschland – in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Lage der TRATON SE.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung

operativer Kennziffern zu orientieren. Gemeinsam mit dem Vorstand fördert der Aufsichtsrat damit die Geschäftsstrategie sowie die langfristige Entwicklung der TRATON SE. Die Beschränkung auf eine Festvergütung entspricht zudem der Anregung G.18 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 Gewährte und geschuldete Vergütung an die im Geschäftsjahr 2023 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder

Die folgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2023 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der TRATON SE und die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde, wie für die Vorstandsmitglieder erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2023 faktisch zugeflossenen Beträge ab, das heißt die Vergütung, die den Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 gezahlt wird, auch wenn die Vergütung erst im Folgejahr nach Ablauf der Hauptversammlung fällig wird.

	Feste Vergütung		Tätigkeit in den Ausschüssen		Sitzungsgelder		Gesamt	Vergütungen aus anderen Konzernmandaten
	2023		2023		2023		2023	2023
	in T€	in %	in T€	in %	in T€	in %	in T€	in T€
Pötsch, Hans Dieter	225	71	80	25	12	4	317	-
Lyngsie, Michael ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Andersson, Ödgård ⁶	56	95	-	-	3	5	59	-
Bechstädt, Torsten ¹	75	52	60	41	10	7	145	-
Carlquist, Mari ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Cavallo, Daniela ^{1,5}	75	84	9	10	6	7	90	-
Döss, Dr. Manfred ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Kerner, Jürgen ¹	75	60	40	32	10	8	125	21
Kilian, Gunnar ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchmann, Dr. Albert X.	75	91	-	-	7	9	82	21
Kuhn-Piëch, Dr. Julia	75	61	40	33	8	7	123	72
Lorentzon, Lisa ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Luthin, Bo ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Macpherson, Nina	75	60	40	32	10	8	125	65
Porsche, Dr. Dr. Christian	75	60	40	32	10	8	125	72
Schmid, Dr. Wolf-Michael	75	91	-	-	7	9	82	-
Schnur, Karina ^{1,4}	75	47	71	45	13	8	159	21
Sedlmaier, Josef ¹	75	93	-	-	6	7	81	-
Wansch, Markus ¹	75	91	-	-	7	9	82	21
Witter, Frank	75	45	80	48	10	6	165	-

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

2 Verzichtserklärung hinsichtlich der vollständigen Vergütung 2023

3 Der Vorstand der TRATON SE hat mit Blick auf die Verzichtserklärungen entschieden, nach der Hauptversammlung 2024 eine Zuwendung von 512 T€ an die „Scania Personalstiftelse 1996“ auszuzahlen.

4 Mitglied des Präsidiums der TRATON SE seit dem 21.03.2023

5 Mitglied des Präsidiums der TRATON SE bis zum 20.03.2023

6 Mitglied des Aufsichtsrats der TRATON SE seit dem 04.04.2023

Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der TRATON SE und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen der TRATON SE und der TRATON GROUP ermittelt: HGB-Ergebnis nach Steuern der TRATON SE, wie es im Geschäftsbericht ausgewiesen wird. Die Operative Rendite der TRATON GROUP entspricht dem Verhältnis des Operativen Ergebnisses der TRATON GROUP zum Umsatz der TRATON GROUP, wie sie jeweils im Geschäftsbericht der TRATON SE ausgewiesen werden.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird anhand von zwei Kennzahlen ausgewiesen. Einerseits wird für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Einzelabschluss der TRATON SE ausgewiesene Personalaufwand der TRATON SE um die Vergütung der Konzernvorstände bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON SE (309,4 Arbeitnehmer) auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2023, ohne Berücksichtigung der Konzernvorstände, geteilt (Arbeitnehmer der TRATON SE). Zusätzlich wird der im Konzernanhang ausgewiesene Personalaufwand der TRATON GROUP, bereinigt um die Vergütung der Konzernvorstände, durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON GROUP (Gesamtbelegschaft in Höhe von 107.697 gemäß interner Berichterstattung, d.h. inklusive Leistungslöhner, den indirekten Bereich und Auszubildende) geteilt (Arbeitnehmer TRATON GROUP).

Jährliche Veränderung in %	2023 gegenüber 2022 ²	2022 gegenüber 2021 ²	2021 gegenüber 2020
Aufsichtsratsvergütung¹			
Pötsch, Hans Dieter	1,6%	0,0%	0,3%
Lyngsie, Michael	0,0%	0,0%	0,0%
Andersson, Ödgård ⁶	-	-	-
Bechstädt, Torsten	-0,7%	0,7%	-1,4%
Carlquist, Mari	0,0%	0,0%	0,0%
Cavallo, Daniela ³	-25,3%	73,9%	-
Döss, Dr. Manfred	0,0%	0,0%	0,0%
Kerner, Jürgen	2,0%	-10,6%	-18,8%
Kilian, Gunnar	0,0%	0,0%	0,0%
Kirchmann, Dr. Albert X.	-0,1%	4,0%	15,1%
Kuhn-Piëch, Dr. Julia	1,5%	27,2%	-16,6%
Lorentzon, Lisa	0,0%	0,0%	0,0%
Luthin, Bo	0,0%	0,0%	0,0%
Macpherson, Nina	-0,6%	0,0%	-1,5%
Porsche, Dr. Dr. Christian	4,6%	25,3%	17,2%
Schmid, Dr. Wolf-Michael	0,0%	0,0%	-1,2%
Schnur, Karina	24,3%	-16,2%	-16,0%
Sedlmaier, Josef ³	-	-	-
Wansch, Markus ³	0,9%	43,7%	-
Witter, Frank	0,0%	103,7%	-



Jährliche Veränderung in %	2023 gegenüber 2022 ²	2022 gegenüber 2021 ²	2021 gegenüber 2020
Ertragsentwicklung			
HGB Ergebnis nach Steuern der TRATON SE ⁴	316,6%	-	-
Operative Rendite TRATON GROUP	+2,0 ppt.	+2,6 ppt.	+0,9 ppt.
Entwicklung der Arbeitnehmervergütung⁵			
Arbeitnehmer der TRATON SE	21,5%	-7,0%	7,5%
Arbeitnehmer der TRATON GROUP	6,6%	0,5%	1,1%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

2 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

3 Eintritt im Geschäftsjahr 2021 bzw. 2022

4 Prozentuale Veränderung des HGB-Ergebnisses nach Steuern der TRATON SE nicht darstellbar, da in den Geschäftsjahren 2020 bis 2022 ein negatives Ergebnis vorlag

5 Personalaufwand zusätzlich bereinigt um außerordentliche Projekterfolgsbeteiligung ausgewählter Verantwortlicher im Jahr 2021

6 Eintritt im Geschäftsjahr 2023

Finanzkalender

26.04.2024

Zwischenmitteilung 3M 2024

13.06.2024

Hauptversammlung 2024

26.07.2024

Halbjahresfinanzbericht 2024

28.10.2024

Zwischenmitteilung 9M 2024

Aktuelle Informationen und Termine sind auf der Internetseite der TRATON SE unter www.traton.com/finanzkalender verfügbar.

Definitionen

Aktive Mitarbeiter/Aktive Belegschaft: Anzahl der Mitarbeiter, die einen aktiven Arbeitsvertrag haben, ohne Auszubildende und Mitarbeiter in passiver Altersteilzeit.

Aktivierete Entwicklungskosten: Die aktivierten Entwicklungskosten umfassen alle direkten und indirekten Kosten, die dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbar und aktivierungspflichtig sind.

Aktivierungsquote: Die Aktivierungsquote ist definiert als das Verhältnis der aktivierten Entwicklungskosten zu den Primären Forschungs- und Entwicklungskosten. Sie gibt an, welcher Anteil der Primären Forschungs- und Entwicklungskosten aktivierungspflichtig ist.

Auftragseingang: Der Auftragseingang ist definiert als rechtlich wirksame und verbindliche Bestellungen.

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.

BEV-Absatz-Quote: Das Verhältnis der Anzahl der batterieelektrischen Fahrzeuge und der Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge zur Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge ohne das Modell MAN TGE.

Book-to-bill Ratio: Das Verhältnis von Auftragseingang zu Absatz.

Brutto-Cashflow: 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, aktivierte Entwicklungskosten und 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.

Bruttomarge: Die Bruttomarge wird als prozentuales Verhältnis des Bruttoergebnis vom Umsatz zum Umsatz für die jeweilige Periode berechnet.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm): Rahmenvertrag zwischen Unternehmen und Händlern von Schuldverschreibungen, der es Unternehmen ermöglicht, unbesicherte, kurzfristige Schuldtitel am internationalen Geldmarkt zur Beschaffung von Fremdkapital innerhalb kürzester Zeit zu platzieren.

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 Aktiegattung berechnet und sie zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

ESG (Environmental, Social, Governance): Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung.

European-Medium-Term-Notes-Programm (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.

F&E-Quote: Verhältnis der Primären F&E-Kosten zum Umsatz.

F&E-Mitarbeiter: Anzahl der festangestellten Mitarbeiter im F&E-Bereich.

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.

Kurs-Gewinn-Verhältnis: Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresschlusskurses je Aktie durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Marktanteil: TRATON-Anteil an den Zulassungen an Lkw und Bussen am Gesamtmarkt.

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.

Sachinvestitionsquote: Die Sachinvestitionsquote gibt das Verhältnis von Sachinvestitionen zum Umsatz an und wird für TRATON Operations ermittelt.

Sonstiges Operatives Ergebnis: Das Sonstige Operative Ergebnis umfasst die GuV-Positionen Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte, Sonstige betriebliche Erträge und Sonstige betriebliche Aufwendungen.

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.

Veränderung des Working Capitals: Die Veränderung des Working Capitals umfasst die Veränderung der Vorräte, der Forderungen, der Verbindlichkeiten, der sonstigen Rückstellungen, der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen) sowie die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

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.

Zulassungen: Anzahl der erstmalig in einem Land bei den jeweiligen Zulassungsbehörden zugelassenen und registrierten Neufahrzeuge. Mit den Zulassungen wird die Größe des Marktes für Neufahrzeuge und damit auch die Marktentwicklung beschrieben. Aus den Zulassungsdaten wird auch der Marktanteil berechnet.

Fünfjahresübersicht

	2023	2022	2021	2020	2019
Lkw und Busse (in Einheiten)					
Auftragseingang	264.798	334.583	359.975	216.251	227.240
davon Lkw	210.617	274.299	305.745	182.402	190.974
davon Busse	29.808	32.274	22.237	14.611	21.032
davon MAN TGE	24.373	28.010	31.993	19.238	15.234
Absatz	338.183	305.485	271.608	190.180	242.219
davon Lkw	281.290	254.300	230.549	156.371	205.935
davon Busse	30.266	29.601	18.857	16.174	21.496
davon MAN TGE	26.627	21.584	22.202	17.635	14.788
TRATON GROUP					
Umsatz (in Mio €)	46.872	40.335	30.620	22.580	26.901
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	4.034	2.071	1.599	135	1.871
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,6	5,1	5,2	0,6	7,0
Aktive Belegschaft ¹	103.621	100.356	97.235	82.567	82.679



	2023	2022	2021	2020	2019
TRATON Operations²					
Umsatz (in Mio €)	45.736	39.554	30.103	22.152	26.444
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	4.272	2.257	1.883	230	1.729
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	9,3	5,7	6,3	1,0	6,5
Kapitalrendite (ROI) (in %)	14,8	6,7	0,8	-0,1	9,7
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	2.170	1.892	1.462	1.154	1.376
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.516	1.298	1.125	988	993
Netto-Cashflow (in Mio €)	3.594	-625	938	979	2.711
Scania Vehicles & Services					
Auftragseingang (in Einheiten)	84.080	82.071	116.798	92.940	88.739
Absatz (in Einheiten)	96.727	85.232	90.366	72.085	99.457
Umsatz (in Mio €)	17.878	15.316	13.927	11.521	13.934
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	2.266	1.315	1.412	802	1.506
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	12,7	8,6	10,1	7,0	10,8



	2023	2022	2021	2020	2019
MAN Truck & Bus					
Auftragseingang (in Einheiten)	86.783	109.717	143.531	84.921	100.652
Absatz (in Einheiten)	116.033	84.513	93.668	81.673	104.887
Umsatz (in Mio €)	14.811	11.331	10.934	9.659	11.088
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.075	139	249	-553	371
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	7,3	1,2	2,3	-5,7	3,3
Navistar Sales & Services³					
Auftragseingang (in Einheiten)	60.932	86.019	42.588	-	-
Absatz (in Einheiten)	88.890	81.892	30.305	-	-
Umsatz (in Mio €)	11.042	10.501	3.557	-	-
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	734	502	41	-	-
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,6	4,8	1,2	-	-



	2023	2022	2021	2020	2019
Volkswagen Truck & Bus					
Auftragseingang (in Einheiten)	33.739	57.042	57.241	38.805	41.103
Absatz (in Einheiten)	37.203	54.136	57.405	36.974	41.891
Umsatz (in Mio €)	2.477	2.952	2.113	1.235	1.738
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	217	309	171	-15	43
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,8	10,5	8,1	-1,2	2,5
TRATON Financial Services					
Umsatz (in Mio €)	1.589	1.294	964	820	849
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	269	303	259	107	142
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	17,0	23,5	26,9	13,1	16,8
Eigenkapitalrendite (in %)	8,4	4,0	18,6	11,1	16,9
TRATON-Aktie					
Ergebnis je Aktie (in €)	4,90	2,28	0,91	-0,20	3,04
Dividende je Aktie (in €) ⁴	1,50	0,70	0,50	0,25	1,00
Anzahl Stammaktien am 31.12.	500.000.000	500.000.000	500.000.000	500.000.000	500.000.000
Stammaktien Schlusskurs (Xetra-Notierung, in €)	21,32	14,13	22,14	22,61	23,92

1 Stand am 31. Dezember

2 Die Angaben für das Jahr 2019 wurden nicht auf die aktuelle Struktur von TRATON Operations angepasst, sondern entsprechen der Struktur vor 2021 (Industrial Business).

3 2021: 1. Juli bis 31. Dezember

4 2023: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2024

Impressum

Herausgeber

TRATON SE
Hanauer Str. 26
80992 München
www.traton.com

Corporate Communications

media-relations@traton.com

Investor Relations

investor.relations@traton.com

T: +49 89 36098 70

Konzept, Gestaltung und Satz

3st kommunikation GmbH, Mainz

Copyright

©2024 bei TRATON SE und 3st kommunikation GmbH

Fotos

Albert Beukhof/Shutterstock (Titel, S. 2)
Dirk Bruniecki/TRATON (S. 5: untere Reihe, links; S. 13;
S. 28: obere Reihe Mitte und rechts, untere Reihe)
ferrantraite/Getty Images (S. 5: untere Reihe, Mitte; S. 19)
Adrian Dinu/TRATON (S. 5: obere Reihe, rechts; S. 7–10)
Dan Boman/Scania (S. 6: unten links; S. 20: obere Reihe, links)
MAN Truck & Bus (S. 6: oben rechts; S. 20: obere Reihe, rechts)
Navistar (S. 6: Mitte; S. 20: untere Reihe, links)
Milence (S. 12)
Gustav Lindh/Scania (S. 14)
Stephanie Wiegner/TRATON (S. 17–18)
Volkswagen Truck & Bus (S. 20: untere Reihe, rechts)
Scania (S. 28: oben links)

