

TRATON

SCHOOL BUS

9M 2021

ZWISCHENMITTEILUNG ZUM 30. SEPTEMBER 2021

Electric Powered



Caminhões
Ônibus

NAVISTAR



PX 6611

Gelber Bus fährt grün

Unser Titelbild zeigt Schüler aus der kanadischen Kleinstadt Castlegar mit ihrem neuen, elektrischen Schulbus der Marke IC Bus von Navistar. In der Provinz British Columbia hat der nord-amerikanische Marktführer für Schulbusse gerade seine ersten vollelektrischen Fahrzeuge ausgeliefert. Mit den gelben, ikonischen Bussen der CE-Serie macht das Unternehmen einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einem nachhaltigen Schulverkehr. Von Ladeinfrastruktur über digitale Vernetzung bis hin zur Instandhaltung – Navistar sorgt dafür, dass Kunden rund um das emissionsfreie Fahren ganzheitlich beraten und betreut werden.

Jetzt weiterlesen unter:

→ www.traton.com/e-schulbus



EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren,

die TRATON GROUP hat die Auswirkungen der weltweiten COVID-19-Pandemie auf ihren Geschäftsverlauf mit den richtigen Maßnahmen für die Mitarbeiter sowie einem strikten Kosten- und Liquiditätsmanagement erfolgreich eindämmen können. Nun gilt es, neue Herausforderungen zu meistern. Das rasche Wiedererstarken der Wirtschaft bringt für die globalen Lieferketten unserer Industrie Herausforderungen mit sich. Halbleiter, aber auch andere Zulieferteile und Container, sind derzeit nicht ausreichend verfügbar. Wir haben daher die enge Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern zusätzlich intensiviert, um unsere Kunden so schnell wie möglich beliefern zu können.

Unser langfristiger Fokus richtet sich allerdings auf ein anderes Thema: nachhaltiger Transport, weltweit. Die TRATON GROUP wird hier eine führende Position einnehmen. Anfang Oktober 2021 haben wir die Posten des Vorstandsvorsitzenden bzw. Finanzvorstands übernommen und wir werden nun das Thema Nachhaltigkeit in der gesamten Gruppe mit Leidenschaft vorantreiben: Transforming Transportation Together! Die TRATON GROUP hat das Potenzial, den Transport der Zukunft zu gestalten. Dieses Potenzial werden wir in enger Zusammenarbeit mit unseren starken Marken erschließen. Durch Modularisierung und Skalierbarkeit werden wir innerhalb der Gruppe weitere Synergien im nachhaltigen Transport heben können. Und mit dem neuen Familienmitglied Navistar hat die TRATON GROUP nun 14.300 hoch engagierte neue Kollegen sowie Zugang zum wichtigen nordamerikanischen Markt. Mathias Carlbaum ist als Vorstandsvorsitzender und President von Navistar seit Oktober ebenfalls Mitglied im Vorstand der TRATON SE. Mit einem starken Team und starken Marken werden wir gemeinsam den weiteren Weg der TRATON GROUP prägen. Wir danken Ihnen, dass Sie uns dabei begleiten.

Ihre



Christian Levin

Vorstandsvorsitzender der TRATON SE
und Chief Executive Officer Scania



Annette Danielski

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

VORSTAND



CHRISTIAN LEVIN

Vorstandsvorsitzender der TRATON SE,
Chief Executive Officer Scania



ANNETTE DANIELSKI

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



BERND OSTERLOH

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Personal; Personalvorstand
und Arbeitsdirektor MAN Truck & Bus



DR. ING. H. C. ANDREAS TOSTMANN

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



ANTONIO ROBERTO CORTES

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



MATHIAS CARLBAUM

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

2

SEGMENTE

Die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP gliedert sich in die beiden Segmente Industrial Business und Financial Services. Das Industrial Business bündelt die vier operativen Einheiten Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus, Navistar Manufacturing Operations und Volkswagen Caminhões e Ônibus. Das Segment Financial Services bietet Kunden ein breites Spektrum an Finanzdienstleistungen, darunter Händler- und Kundenfinanzierungen, Leasing- und Versicherungsprodukte.

16

LÄNDER

Das Angebot der TRATON GROUP umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, an 31 Produktions- und Montagestandorten in 16 Ländern.



31

STANDORTE

9M 2021:



683

MIO

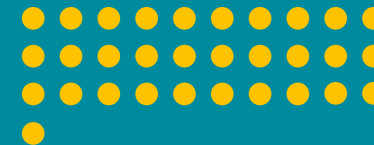
Euro Umsatz im Segment Financial Services



21.305

MIO

Euro Umsatz im Segment Industrial Business



96.856

MITARBEITER



Die TRATON GROUP beschäftigt in seinen Nutzfahrzeugmarken weltweit 96.856 Mitarbeiter (Stand 30. September 2021).

AUF EINEN BLICK

Operatives Ergebnis
um 700 Mio € auf
641
Mio € gesteigert

Operative Rendite
klettert auf
3,0 %

Umsatz um 38% auf rund
21,7
Mrd € gesteigert

Mit 195.422 Lkw und Bussen
ein Absatzplus von
53 %

Auftragseingang
gewachsen um
84 %

TRATON GROUP

Lkw und Busse (in Einheiten)	9M 2021	9M 2020	Veränderung	Q3 2021	Q3 2020	Veränderung
Auftragseingang ¹	268.317	145.933	84%	97.371	58.502	66%
Absatz	195.422	127.660	53%	68.972	49.922	38%
davon Lkw ²	182.836	115.820	58%	62.889	45.331	39%
davon Busse	12.586	11.840	6%	6.083	4.591	32%

TRATON GROUP

Umsatz (in Mio €)	21.670	15.740	38%	8.049	5.667	42%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	641	-58	700	186	162	24
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.322	-9	1.331	195	211	-17
Operative Rendite (in %)	3,0	-0,4	3,3 ppt	2,3	2,9	-0,5 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,1	-0,1	6,2 ppt	2,4	3,7	-1,3 ppt
Ergebnis je Aktie (in €)	1,33	-0,29	1,62	0,64	0,26	0,38
Mitarbeiter ³	96.856	82.567	14.289	96.856	82.567	14.289

Industrial Business

Umsatz (in Mio €)	21.305	15.419	38%	7.901	5.565	42%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	476	-140	616	121	125	-4
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.157	-91	1.247	129	174	-45
Operative Rendite (in %)	2,2	-0,9	3,1 ppt	1,5	2,2	-0,7 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,4	-0,6	6,0 ppt	1,6	3,1	-1,5 ppt
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	2.784	854	1.930	850	538	311
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	989	796	24%	370	238	55%
Sachinvestitionen (in Mio €)	622	602	3%	277	164	69%
Netto-Cashflow (in Mio €)	-2.842	-148	-2.694	-3.368	199	-3.568
Nettoliiquidität/-verschuldung (in Mio €) ³	-6.806	27	-6.832	-6.806	27	-6.832

Financial Services

Umsatz (in Mio €)	683	612	12%	264	200	32%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	170	82	88	70	37	33

¹ exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021 und Q3 2021: 1.604 Einheiten)

² inklusive MAN TGE (9M 2021: 16.020 Einheiten, 9M 2020: 11.392 Einheiten, Q3 2021: 4.738 Einheiten, Q3 2020: 5.037 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021 und Q3 2021: 789 Einheiten)

³ Stand 9M 2021 und Q3 2021 am 30. September 2021 und 9M 2020 und Q3 2020 am 31. Dezember 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1

Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

2

Operative Einheiten

- 23 Scania Vehicles & Services
- 24 MAN Truck & Bus
- 26 Navistar Manufacturing Operations
- 27 Volkswagen Caminhões e Ônibus

3

Ausgewählte Finanzinformationen

- 29 Gewinn- und Verlustrechnung
- 30 Gesamtergebnisrechnung
- 32 Bilanz
- 34 Entwicklung des Eigenkapitals
- 36 Kapitalflussrechnung
- 38 Akquisition Navistar
- 40 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse
- 40 Segmentberichterstattung

4

Weitere Informationen

- 42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar
- 45 Wesentliche Leistungsindikatoren
- 50 Leistungsindikatoren
- 52 Finanzkalender
- 52 Impressum

Die vorliegende Zwischenmitteilung wurde nach § 53 der Börsenordnung für die Frankfurter Wertpapierbörse erstellt und stellt keinen Zwischenbericht im Sinne des International Accounting Standards (IAS) 34 *Zwischenberichterstattung* dar. Sie enthält keine Angaben zu Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen oder Personen und weicht dadurch von den durch die Nasdaq Stockholm vorgeschlagenen Leitlinien für die Erstellung von Zwischenmitteilungen in Schweden ab. Die Zwischenmitteilung wurde keiner prüferischen Durchsicht unterzogen.

Die Zwischenmitteilung enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen für das verbleibende Geschäftsjahr 2021. Verschiedene bekannte wie auch unbekanntes 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.

Die Zahlen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wurden in Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Soweit nicht anders ausgeführt, sind Vorjahreswerte in Klammern gesetzt.

1

GESCHÄFTSVERLAUF

9M 2021

8 Geschäftsverlauf**9 Navistar Erwerb**

- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten**28 Ausgewählte Finanzinformationen****41 Weitere Informationen****Navistar Erwerb**

Die TRATON GROUP heißt mit Navistar ein neues Familienmitglied willkommen. TRATON hält nun alle Stammaktien an der Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar). Nachdem die letzten Genehmigungen Ende Juni erteilt wurden, konnte der Zusammenschluss von TRATON mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller am 1. Juli 2021 erfolgen. Die Transaktion baut auf einer kooperativen und erfolgreichen strategischen Allianz auf und treibt den Wachstumskurs von Navistar und TRATON weiter voran. Für TRATON bedeutet die Transaktion den Einstieg in den wichtigen nordamerikanischen Markt und stellt einen wesentlichen Schritt zur Umsetzung der Global-Champion-Strategie dar. Damit adressiert TRATON einen weiteren bedeutenden globalen Profit Pool und vergrößert seine geographische Aufstellung.

Navistar führt seine Wurzeln bis auf das Jahr 1831 zurück, als Cyrus McCormick den ersten mechanischen Mähdrescher baute, der die Wertschöpfung in der Landwirtschaft exponentiell steigerte und den Grundstein für die McCormick Harvesting Company legte. Im Jahr 1902 wurde The International Harvester Company durch den Zusammenschluss der McCormick Harvesting Machine Company, der Deering Harvester Company und drei kleineren Herstellern von Landmaschinen gegründet. Nach 155 Jahren im Landmaschinengeschäft verkaufte International Harvester seine Landwirtschaftssparte an J.I. Fall, zusammen mit dem Markennamen IH. Das Unternehmen wurde in Navistar International Corporation umbenannt und fokussierte sich fortan auf das Nutzfahrzeug- und Motoren-Geschäft.

Die Operative Einheit Navistar Manufacturing Operations beinhaltet Navistar's Herstellung und Vertrieb von Produkten und Dienstleistungen, vor allem in den Ländern USA, Kanada, Mexiko und Brasilien. Unter den Marken International und IC Bus vertreibt Navistar Lkw und Busse und bedient sich eines großen Händlernetzwerks in den USA und in Kanada. Des Weiteren vertreibt Navistar Motoren und Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen. Die Aktivitäten von Navistar Manufacturing Operations werden in unserer Berichterstattung im Segment Industrial Business gezeigt.

Daneben bietet Navistar seinen Kunden in den USA, in Kanada und Mexiko eine Reihe von Finanzdienstleistungen, wie die Finanzierung oder das Leasing von Navistar-Produkten. Navistar Capital, ein Programm der BMO Harris Bank N.A. und der Bank of Montreal (gemeinsam BMO), ist Navistar's bevorzugte Lösung für Retail- und Leasingfinanzierungen für Produkte von Navistar und seinen Händlern in den USA. Navistar Capital Canada (ebenfalls ein Programm von BMO) bietet darüber hinaus Finanzierungslösungen zur Verkaufsförderung von Navistar-Produkten in Kanada. Navistar's Finanzierungsaktivitäten werden in unserem Segment Financial Services gezeigt.

Der Kaufpreis für den Erwerb der ausstehenden Anteile am 1. Juli 2021 betrug 3,1 Mrd € (3,7 Mrd USD). Zur Finanzierung wurde ein Kredit von der Volkswagen International Luxembourg S.A. in Höhe von 2,75 Mrd € aufgenommen. Darüber hinaus wurde die Transaktion mit vorhandenen flüssigen Mitteln und Geldanlagen bei der Volkswagen AG finanziert.

Nach dem erfolgreichen Zusammenschluss mit Navistar bestätigte Moody's Investors Service am 1. Juli 2021 erneut seine Einschätzung Baal (negativer Ausblick) und S&P Global Ratings bestätigte am 9. Juli 2021 erneut das aktuelle BBB Rating sowie den stabilen Ausblick.

In den nachfolgenden Kapiteln wird Navistar ab dem 1. Juli 2021 berücksichtigt. Zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Vorjahreszeitraum stellen wir im Kapitel „**Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar**“ die Geschäftszahlen der TRATON Classic (Zusammensetzung von TRATON vor dem Erwerb von Navistar) für die 9-Monats-Perioden und für das 3. Quartal 2020 bzw. 2021 dar. Zukünftig berichtet TRATON die Geschäftszahlen gemäß der neuen Konzernstruktur.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Marktumfeld

Die vorliegenden Registrierungsdaten für die Kernregionen der TRATON GROUP bilden den Stand Januar bis September 2021 bzw. Januar bis August 2021 für Nordamerika ab.

In den ersten neun Monaten 2021 zeigte sich weltweit eine sehr starke Erholung der Lkw-Märkte, die Busmärkte verzeichneten ein moderates Wachstum.

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 (bestehend aus USA, Kanada und Mexiko) sowie Brasilien, Südafrika, Russland 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).

Die Lkw-Registrierungen in der Region EU27+3 lagen nach drei Quartalen 2021 stark über Vorjahresniveau. In dieser Region war in nahezu allen Lkw-Märkten ein Wachstum zu sehen. Insbesondere in Polen stiegen die Registrierungen auf das 1,8-Fache. In Italien wurde ein sehr starkes Wachstum verzeichnet, in Großbritannien und Deutschland stiegen die Registrierungszahlen stark bzw. deutlich an. In Brasilien und der Türkei lagen die Lkw-Registrierungen sehr stark über dem Vorjahr. Die Region Nordamerika sowie der russische Markt zeigten einen starken Anstieg, in Südafrika wurde ein spürbarer Anstieg verzeichnet.

Die bedeutsamsten Busmärkte der TRATON GROUP sind die Region EU27+3, das Schulbussegment in Nordamerika sowie Brasilien. Die Bus-Registrierungen lagen nach den ersten neun Monaten 2021 in der Region EU27+3 leicht über dem Vorjahr, mit sehr unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Der brasilianische und nordamerikanische Busmarkt verzeichneten einen spürbaren bzw. erheblichen Anstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Im Vorjahr schlugen sich die Unsicherheiten infolge der COVID-19-Pandemie im Wesentlichen ab dem 2. Quartal 2020 in den Registrierungen nieder und beeinflussten alle finanziellen Kennzahlen der TRATON GROUP.

Auftragseingang

in Einheiten	9M 2021	9M 2020	Veränderung
Auftragseingang Industrial Business	268.317	145.933	84%
davon Lkw ¹	254.994	134.633	89%
davon Busse	13.323	11.300	18%

¹ inklusive MAN TGE (9M 2021: 24.463 Einheiten, 9M 2020: 13.477 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021: 1.604 Einheiten)

Der Auftragseingang im Segment Industrial Business betrug in den ersten neun Monaten 2021 268.317 (145.933) Einheiten und lag damit 84% über dem Vorjahr. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Anstieg gegenüber dem Vorjahr 68% betragen.

Im 3. Quartal 2021 lag der Auftragseingang der TRATON GROUP ohne Berücksichtigung von Navistar nach wie vor stark über dem Vorjahr, konnte aber nicht die sehr hohen Auftragseingänge der beiden vorhergehenden Quartale erreichen. Der Rückgang im 3. Quartal gegenüber dem ersten Halbjahr resultiert hauptsächlich aus rückläufigen Lkw-Bestellungen in Europa.

Der Lkw-Auftragseingang (>6 t) lag in allen Regionen in den ersten neun Monaten 2021 mit Ausnahme von Asien/Pazifik sehr stark über dem Vorjahreszeitraum. In der Region EU27+3, dem wichtigsten Markt für TRATON, wuchs der Auftragseingang um 83%. Die stärksten Zuwächse zeigten sich in Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Polen. In Südamerika verzeichnete Brasilien in einem wachsenden Gesamtmarkt den größten Anstieg. In Nordamerika wurden Auftragseingänge in Höhe von 20.564 (750) Einheiten verzeichnet.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft verzeichnete einen erheblichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf Nordamerika zurückzuführen, wo die TRATON GROUP mit Navistar seit dem 3. Quartal auch im Schulbusgeschäft neu vertreten ist. Ohne Navistar hätte das Bus-Geschäft erheblich unter dem Vorjahr gelegen. Maßgeblich trug zu diesem Rückgang das brasilianische Bus-Geschäft bei, während die Region EU27+3 nur leicht unter Vorjahr lag. Die Nachfrage nach Reisebussen kam aufgrund der COVID-19-Pandemie in allen relevanten Märkten nahezu zum Erliegen.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Absatz nach Ländern

in Einheiten	9M 2021	9M 2020	Veränderung
Absatz Industrial Business	195.422	127.660	53%
Absatz Lkw¹	182.836	115.820	58%
EU27+3	82.509	64.503	28%
davon Deutschland	22.254	19.420	15%
Nordamerika	12.204	859	1.321%
davon USA/Kanada	9.719	-	-
davon Mexiko ²	2.485	859	189%
Südamerika	56.652	29.424	93%
davon Brasilien	48.761	25.257	93%
Rest der Welt	31.471	21.034	50%
Absatz Busse	12.586	11.840	6%
EU27+3	3.452	4.030	-14%
davon Deutschland	1.020	928	10%
Nordamerika	3.369	293	1.050%
davon USA/Kanada	2.655	-	-
davon Mexiko ²	714	293	144%
Südamerika	3.945	5.653	-30%
davon Brasilien	2.862	4.001	-28%
Rest der Welt	1.820	1.864	-2%

1 inklusive MAN TGE (9M 2021: 16.020 Einheiten, 9M 2020: 11.392 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021: 789 Einheiten)

2 Vorjahreswerte an aktuelle Darstellung angepasst (im Vorjahr ausgewiesen unter „Rest der Welt“)

Der Absatz im Segment Industrial Business betrug 195.422 (127.660) Einheiten in den ersten neun Monaten 2021 und lag damit 53% über dem Vorjahr. Der Anstieg resultierte hauptsächlich aus dem Lkw-Geschäft in allen Regionen. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Anstieg gegenüber dem Vorjahr 42% betragen.

In der Region EU27+3 lag der Lkw-Absatz (>6 t) stark über dem Vorjahreszeitraum. Die höchsten Zuwächse zeigten sich in Polen und Deutschland. Zum

sehr starken Zuwachs in Südamerika trug im Wesentlichen Brasilien bei. Auch in Afrika und den Märkten Russland und Türkei war ein sehr starker Anstieg zu verzeichnen. In Nordamerika wurden 12.204 (859) Lkw verkauft.

Der Bus-Absatz lag in der Region EU27+3 deutlich unter dem Vorjahr. Zurückzuführen ist dieser Effekt auf sehr hohe Absätze in Schweden im Vorjahreszeitraum. In allen anderen Ländern der Region EU27+3 lag das Absatzvolumen in Summe nur geringfügig unter dem Vorjahresniveau. In den Regionen Südamerika und Asien/Pazifik sowie in den Märkten Russland und Türkei lag der Bus-Absatz sehr stark unter dem Vorjahresniveau. Dagegen stiegen die Absätze in Afrika aufgrund eines Großauftrags in Marokko gegenüber dem Vorjahr sehr stark. In Nordamerika wurden 3.369 (293) Busse verkauft.

Im 3. Quartal 2021 beeinflussten anhaltende Lieferengpässe bei Halbleitern und weiteren wichtigen Zulieferteilen den Absatz der TRATON GROUP trotz hoher Auftragseingänge negativ. Davon waren alle Marken betroffen, allerdings je nach Lieferantennetz, Ausstattung der Fahrzeuge und Kundennachfrage unterschiedlich stark. In Südamerika konnte gegenüber dem Vorjahr im 3. Quartal 2021 ein sehr starker Absatzanstieg verzeichnet werden. Ebenso in Nordamerika, wo die TRATON GROUP mit Navistar seit dem 3. Quartal 2021 in den USA und Kanada neu vertreten ist. In der EU27+3 lag der Absatz jedoch spürbar unter dem Vorjahresquartal.

Umsatz nach Produktgruppen

in Mio €	9M 2021	9M 2020	Veränderung
TRATON GROUP	21.670	15.740	38%
Industrial Business	21.305	15.419	38%
Neufahrzeuge	13.447	9.014	49%
After Sales ¹	4.472	3.463	29%
Sonstige	3.385	2.942	15%
Financial Services	683	612	12%
Konsolidierung/Sonstige	-318	-291	-

1 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 21,7 Mrd € (15,7 Mrd €). Dieser lag damit 38 % über Vorjahr. Ohne Berücksichtigung von Navistar im 3. Quartal 2021 hätte der Umsatzanstieg 27 % betragen.

Grund für den Anstieg waren im Wesentlichen die sehr stark wachsenden Lkw- und Transporter-Absätze. Gegenläufig wirkten der sinkende Bus-Umsatz sowie negative Wechselkurseffekte, vor allem bedingt durch die Abwertung des brasilianischen Real im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Umsatz im After-Sales-Geschäft ist stark gestiegen, der sonstige Umsatz lag erheblich über dem Vorjahresniveau, was im Wesentlichen auf ein erheblich gestiegenes Gebrauchtfahrzeug- und Motoren-Geschäft zurückzuführen ist.

Der Umsatz im Segment Financial Services wuchs deutlich. Vor Berücksichtigung der Finanzdienstleistungsgeschäfte von Navistar konnte ebenfalls ein leichtes Wachstum verzeichnet werden.

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	TRATON GROUP		Industrial Business		Financial Services		Sonstige/Überleitung	
	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020
Umsatz	21.670	15.740	21.305	15.419	683	612	-318	-291
Umsatzkosten	-17.518	-13.345	-17.421	-13.247	-411	-388	313	291
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.151	2.396	3.884	2.173	272	224	-5	-1
Vertriebskosten	-1.949	-1.636	-1.838	-1.549	-113	-88	1	1
Verwaltungskosten	-841	-644	-835	-644	-6	-	-	-
Sonstiges Operatives Ergebnis	-719	-174	-736	-119	17	-54	0	0
Operatives Ergebnis	641	-58	476	-140	170	82	-5	0
Operative Rendite (in %)	3,0	-0,4	2,2	-0,9	24,9	13,4	-	-
Finanzergebnis	312	-76	314	-76	0	0	-2	0
Ergebnis vor Steuern	954	-134	790	-216	170	82	-7	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-277	-24	-236	4	-40	-29	-1	0
Ergebnis nach Steuern	677	-158	554	-212	130	53	-8	1

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Operatives Ergebnis:

Das Bruttoergebnis vom Umsatz konnte in den ersten neun Monaten 2021 auf 4,2 Mrd € gesteigert werden, wovon 198 Mio € aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar inklusive der Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation im 3. Quartal 2021 resultieren. Das entspricht einem Anstieg von 73% gegenüber dem durch die COVID-19-Pandemie beeinflussten Vorjahreswert. Der Anstieg konnte vor allem durch eine deutliche Umsatzsteigerung von 38% erreicht werden. Ohne Berücksichtigung der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 hätte der Anstieg des Bruttoergebnisses 65% betragen, wesentlich bedingt durch den Umsatzanstieg um 27%.

Die Bruttomarge konnte im Berichtszeitraum auf 19,2% (15,2%) verbessert werden. Dazu haben neben dem stark gestiegenen Absatz auch geringere Wertberichtigungen auf Vorräte beigetragen. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich gestiegene Abschreibungen, höhere Preise von Rohstoffen sowie erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit Lieferengpässen bei Halbleitern und weiteren wichtigen Zulieferteilen. Im Vorjahr wirkten im Wesentlichen Aufwendungen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten bei Scania Vehicles & Services, Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar sowie zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus belastend. Gegenläufig wirkten die zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen im Vorjahr stärker entlastend.

Die Vertriebskosten lagen aufgrund des deutlichen Umsatzwachstums sowie der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 über dem Vorjahr. Die Verwaltungskosten stiegen – bereinigt um den Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar – aufgrund strikten Kostenmanagements nur leicht gegenüber dem Vorjahr an. Der im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportionale Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten trug zur Verbesserung des Vertriebs- und Verwaltungskostensatzes um 1,6 Prozentpunkte auf 12,9% (14,5%) bei. Bereinigt um die erstmalige Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 hätte der Vertriebs- und Verwaltungskostensatz bei 12,5% gelegen.

Das Sonstige Operative Ergebnis reduzierte sich in den ersten neun Monaten 2021 um 546 Mio €. Dieser Rückgang entstand hauptsächlich im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus. Diese betrafen vor allem Aufwendungen für Personalmaßnahmen sowie Kosten aus der mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogenen Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks in Steyr. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen für Grunderwerbsteuern im Zusammenhang mit der Verschmelzung der MAN SE mit der TRATON SE negativ. Gegenläufig wirkten geringere Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen, geringere Aufwendungen aus Rückstellungen und positive Effekte aus der Bewertung und Realisierung von Fremdwährungspositionen sowie Derivaten.

Das Operative Ergebnis der TRATON GROUP konnte mit 641 Mio € sehr deutlich um 700 Mio € gegenüber dem Vorjahresniveau (–58 Mio €) gesteigert werden. Ohne Berücksichtigung der erstmaligen Einbeziehung von Navistar inklusive der Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation im 3. Quartal 2021 hätte das Operative Ergebnis 738 Mio € betragen, was einem Anstieg um 796 Mio € gegenüber dem Vorjahr entsprochen hätte. Durch die Steigerung des Bruttoergebnisses konnte die Belastung durch Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus von 681 Mio € deutlich überkompensiert werden. Die Operative Rendite der TRATON GROUP betrug 3,0% (–0,4%). Bereinigt um das Ergebnis von Navistar inklusive Effekten aus der Kaufpreisallokation hätte die Operative Rendite 3,7% betragen und läge damit um 4,1 Prozentpunkte über dem Vorjahr.

Finanzergebnis:

Das Finanzergebnis lag mit 312 Mio € um 388 Mio € über dem Vorjahr (–76 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Neubewertung der Anteile an Navistar im Zuge des vollständigen Erwerbs, deutlich gesteigerte Beteiligungsergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen – insbesondere aus der Beteiligung an Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China – sowie auf höhere realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensverbindlichkeiten zurückzuführen. Gegenläufig wirkten höhere Zinsaufwendungen insbesondere aus der Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Steuern:

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag beliefen sich in den ersten neun Monaten auf –277 Mio € (–24 Mio €), dies entspricht einer Steuerquote von 29% (–18%). Die Quote entspricht im aktuellen Berichtsjahr nahezu dem nominellen Konzernsteuersatz, so dass sich entlastende Effekte u.a. aus steuerfreien Erträgen und Steuererstattungen aus Vorjahren sowie belastende Effekte u.a. durch Verlustvorträge, für die keine latenten Steuern angesetzt wurden, annähernd ausglich. Ohne Berücksichtigung der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 hätte die Steuerquote ebenfalls 29% betragen.

Ergebnis nach Steuern:

Das Ergebnis nach Steuern lag in den ersten neun Monaten 2021 bei 677 Mio € (–158 Mio €). Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie von 1,33 € (–0,29 €). Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine Aktienanzahl von 500 Mio Stück zugrunde gelegt. Ohne Berücksichtigung des Effekts aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 hätte das Ergebnis nach Steuern 761 Mio € betragen.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 eine Dividendenzahlung von 0,25 € je Aktie vorgeschlagen. Die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE am 30. Juni 2021 hat dem Vorschlag folgend eine Ausschüttung einer Dividende von 0,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie beschlossen. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 125 Mio €. Die Ausschüttung erfolgte am 5. Juli 2021.

Geschäftsentwicklung Industrial Business

in Mio €	9M 2021	9M 2020	Veränderung
Operatives Ergebnis	476	–140	616
Operatives Ergebnis (bereinigt)	1.157	–91	1.247
Operative Rendite (in %)	2,2	–0,9	3,1 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,4	–0,6	6,0 ppt
Sachinvestitionen	622	602	20
Primäre F&E-Kosten	989	796	193

Operatives Ergebnis:

Das Operative Ergebnis konnte in den ersten neun Monaten 2021 durch ein Umsatzwachstum auf 476 Mio € gesteigert werden und lag damit um 616 Mio € über dem Vorjahresniveau (–140 Mio €), das durch den Nachfragerückgang aufgrund der COVID-19-Pandemie beeinflusst war. Die Belastung durch Aufwendungen, die im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus angefallen sind (681 Mio €), konnte deutlich überkompensiert werden. Die Operative Rendite betrug 2,2% (–0,9%). Ohne Berücksichtigung der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 hätte das Operative Ergebnis 574 Mio € betragen, was einer Operativen Rendite von 2,9% (–0,9%) entsprochen hätte. Im Operativen Ergebnis des Segments Industrial Business wirkten dabei die Ergebnisse aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar mit 141 Mio € belastend.

Operatives Ergebnis (bereinigt):

Das Operative Ergebnis (bereinigt) betrug im Berichtszeitraum 1,2 Mrd € und konnte um 1,2 Mrd € gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Die Bereinigungen betrafen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus, die das Operative Ergebnis mit 681 Mio € belasteten. Hierin sind insbesondere Aufwendungen für Personalmaßnahmen sowie Kosten aus der mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogenen Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks in Steyr enthalten. Die Operative Rendite (bereinigt) konnte gegenüber dem Vorjahr um 6,0 Prozentpunkte auf 5,4% (–0,6%) verbessert werden. Im Vorjahreszeitraum waren Bereinigungen von Aufwendungen über 50 Mio € enthalten, die im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten bei Scania Vehicles & Services standen. Entsprechend ergab sich im Vorjahreszeitraum ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von –91 Mio € und eine Operative Rendite (bereinigt) von –0,6%.

Sachinvestitionen:

Die Sachinvestitionen lagen in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres mit 622 Mio € in etwa auf Vorjahresniveau (602 Mio €). Aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 sind insgesamt 80 Mio € Sachinvestitionen enthalten, so dass die Sachinvestitionen bereinigt um diesen Betrag im Vergleich zum Vorjahr um 60 Mio € zurückgegangen wären. Die wesentlichen Investitionsaktivitäten umfassten Ersatzinvestitionen und Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten wie einer gemeinsamen Motorenplattform und Getrieben sowie Erweiterungsinvestitionen, z.B. in Gießereianlagen.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten:

Die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten lagen im Berichtszeitraum mit 989 Mio € um 193 Mio € über dem Vorjahreswert (796 Mio €). Aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im 3. Quartal 2021 sind insgesamt 80 Mio € Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten, so dass die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten bereinigt um diesen Betrag das Vorjahr um

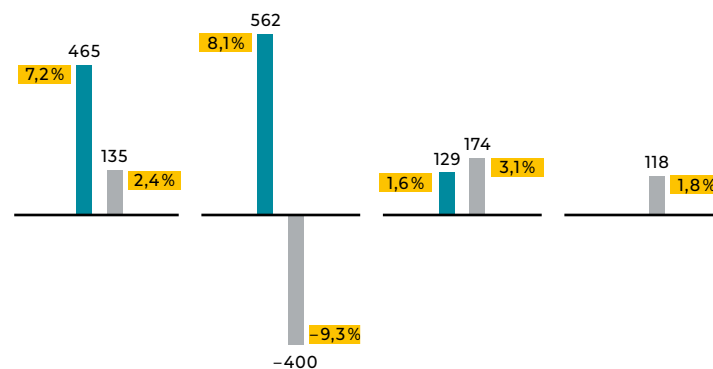
113 Mio € überstiegen hätten. Dem Rückgang der F&E-Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung der neuen Lkw- und Bus-Generationen bei MAN Truck & Bus sowie einem strikten Kostenmanagement aufgrund der COVID-19-Pandemie im Vorjahr stehen deutliche Zuwächse im Bereich der Zukunftstechnologien wie Elektrifizierung sowie autonomes Fahren gegenüber.

Überblick nach Quartalen:

OPERATIVES ERGEBNIS INDUSTRIAL BUSINESS (BEREINIGT)

in Mio €

■ Operative Rendite (bereinigt) ■ 2021 ■ 2020



	Q1		Q2		Q3		Q4	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Operatives Ergebnis Industrial Business	104	135	251	-400	121	125	-	114
Bereinigungen Industrial Business	362	-	311	-	9	50	-	4
Operatives Ergebnis Industrial Business (bereinigt)	465	135	562	-400	129	174	-	118

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 **Geschäftsentwicklung Financial Services**
- 16 **Netto-Cashflow**
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Geschäftsentwicklung Financial Services

in Mio €	9M 2021	9M 2020	Veränderung
Operatives Ergebnis	170	82	88
Operative Rendite (in %)	24,9	13,4	11,5 ppt

Das Segment Financial Services enthält die Finanzdienstleistungsgeschäfte von Scania und erstmalig von Navistar. Das Operative Ergebnis stieg im Berichtszeitraum um 88 Mio € auf 170 Mio €. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte das Operative Ergebnis bei 163 Mio € gelegen. Der sehr starke Anstieg ist im Wesentlichen auf geringere Wertberichtigungen auf Forderungen

gen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Weiterhin wirkten ein durchschnittlich höheres Vertragsvolumen sowie höhere Margen positiv, gegenläufig wirkten negative Währungseffekte. Im Operativen Ergebnis des Segments Financial Services wirkten die Ergebnisse aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar mit 8 Mio € belastend.

Netto-Cashflow

in Mio €	TRATON GROUP		Industrial Business		Financial Services		Sonstige/Überleitung	
	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020
Brutto-Cashflow	2.350	1.320	2.211	1.204	444	403	-305	-287
Veränderung Working Capital	-1.753	-376	-1.272	-535	-748	-115	267	274
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	597	944	939	669	-304	288	-38	-12
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-3.743	-808	-3.780	-816	-1	-1	38	9
Netto-Cashflow	-3.146	136	-2.842	-148	-305	287	0	-4

Im Berichtszeitraum hat die TRATON GROUP einen Cashflow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 597 Mio € (944 Mio €) erzielt. Während im Segment Industrial Business eine Steigerung um 270 Mio € erzielt werden konnte, war im Bereich Financial Services ein Rückgang um 592 Mio € zu verzeichnen.

Das Operative Ergebnis konnte aufgrund der positiven Absatzentwicklung sehr deutlich gesteigert werden. Dem stehen im aktuellen Berichtszeitraum hohe Zuführungen zu Rückstellungen und Abschreibungen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus gegenüber. Von den Maßnahmen zur Neuaufstellung wurde bislang nur ein Teil zahlungswirksam. Der Aufwand aus

der Zuführung zu Rückstellungen belastete das Ergebnis (Brutto-Cashflow) und der zugehörige Anstieg der Bilanzposition Rückstellungen wirkte im Working Capital.

Durch die Zuwächse im operativen Geschäft gegenüber dem durch die COVID-19-Pandemie geprägten Vorjahr sowie im aktuellen Jahr anhaltende Lieferengpässe bei Halbleitern und weiteren wichtigen Zulieferteilen stieg die Working-Capital-Bindung in den Vorräten und Forderungen.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Der negative Cashflow aus der Geschäftstätigkeit des Segments Financial Services ist hauptsächlich bedingt durch eine Erhöhung der Mittelbindung in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 494 Mio € (50 Mio €).

Der vollständige Erwerb von Navistar am 1. Juli 2021 prägte den Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des 3. Quartals mit einer Belastung in Höhe von 2,6 Mrd €. In der Kapitalflussrechnung wird unter Erwerb von Tochtergesellschaften der Kaufpreis für Navistar in Höhe von umgerechnet 3,1 Mrd € abzüglich der erworbenen flüssigen Mittel in Höhe von 565 Mio € ausgewiesen.

Im aktuellen Berichtszeitraum erfolgten außerdem Investitionen in Beteiligungen in Höhe von 110 Mio €, u.a. in TuSimple Holdings Inc., San Diego, Kalifornien/USA (TuSimple) und Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt).

Insgesamt lag der Netto-Cashflow der TRATON GROUP in den ersten neun Monaten 2021 bei –3,1 Mrd € (136 Mio €). Der Netto-Cashflow des Segments Industrial Business beträgt –2,8 Mrd € und beinhaltet die genannten Investitionen (Einmaleffekte) sowie den Netto-Cashflow von Navistar Manufacturing Operations mit –286 Mio € im 3. Quartal 2021.

Die Nettoverschuldung erhöhte sich im 3. Quartal 2021 um 7,6 Mrd € auf 16,1 Mrd €, im Wesentlichen bedingt durch die Erhöhung des Kreditstands. Im Kreditstand enthalten sind Kredite der Volkswagen AG sowie Volkswagen International Luxembourg S. A. an die TRATON SE in Höhe von 3,5 Mrd € (1,0 Mrd €). Die Geldanlagen enthielten zum 30. September 2021 Anlagen der TRATON SE bei der Volkswagen AG in Höhe von 750 Mio € (2,1 Mrd €).

Als Liquiditätsreserve stehen der TRATON GROUP bestätigte Kreditlinien in Höhe von 7,0 Mrd € (7,3 Mrd €) zur Verfügung, davon 3,2 Mrd € (3,0 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG.

Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP per 30. September 2021 über 526 Mio € (390 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten. Beginnend im März 2021 wurden Anleihen aus dem durch die TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (TRATON Finance) erstmalig aufgelegten 12,0 Mrd € European-Medium-Term-Notes-Programm am Kapitalmarkt begeben. Die Emissionen von insgesamt 3,8 Mrd € erfolgten in vier festverzinslichen Tranchen in Höhe von 3,5 Mrd € mit Laufzeiten von drei bis zwölf Jahren sowie einer variabel verzinslichen Tranche in Höhe von 300 Mio € mit zwei Jahren Laufzeit und wurden teilweise über Zinsderivate gesichert.

Im März 2021 wurden von der TRATON SE mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 700 Mio € bei Investoren platziert und zum Stichtag 30. September 2021 voll in Anspruch genommen. Die einzelnen Schuldscheindarlehen haben Laufzeiten von drei, fünf und sieben Jahren und wurden sowohl im fixen als auch im variablen Format angeboten. Sie beinhalten Nachhaltigkeitskriterien (an ESG Rating gebundenes Pricing) und unterstreichen damit das Engagement der TRATON GROUP bei Nachhaltigkeitsthemen und nachhaltigem Unternehmenserfolg.

Daneben wurde im Juli zur Finanzierung des Kaufpreises der Navistar International Corporation in Höhe von 3,1 Mrd € (3,7 Mrd USD) ein Darlehen in Höhe von 2,8 Mrd € mit Laufzeit von rd. 10 Monaten von der Volkswagen International Luxembourg S.A. aufgenommen sowie Schulden von Navistar in Höhe von 3,0 Mrd € (3,6 Mrd USD) vorwiegend aus Emissionserlösen des 12,0 Mrd € European-Medium-Term-Notes-Programm abgelöst.

Nettoliquidität/-verschuldung

in Mio €	TRATON GROUP		Industrial Business	
	30.09.2021	31.12.2020	30.09.2021	31.12.2020
Flüssige Mittel	1.794	1.714	1.666	1.641
Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen	857	2.114	831	2.114
Bruttoliquidität	2.651	3.828	2.498	3.755
Kreditstand	-18.707	-12.298	-9.304	-3.728
Nettoliquidität/-verschuldung	-16.056	-8.470	-6.806	27

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 Prognosebericht

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Im Rahmen der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE (sogenannter Merger Squeeze Out) per Ende August 2021 wurden 587 Mio € zur Finanzierung der 5,64 % bis zur Verschmelzung noch nicht von der TRATON GROUP gehaltenen Aktien an der MAN SE aufgewendet.

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.

Chancen und Risiken

Der Chancen- und Risikobericht ist im Zusammenhang mit unseren Ausführungen im Geschäftsbericht 2020 zu lesen. Wie bereits im Halbjahresfinanzbericht 2021 weisen wir darüber hinaus auf die weiterhin hohe Unsicherheit über den Verlauf der COVID-19-Pandemie und in diesem Zusammenhang die Verfügbarkeit und Kosten bestimmter Komponenten und Materialien (z.B. Halbleiter-Engpässe, Stahlpreise) hin.

Mit Abschluss des Erwerbs am 1. Juli 2021 ist Navistar Bestandteil der TRATON GROUP geworden. Damit berichten wir an dieser Stelle erstmalig auch über wesentliche Chancen und Risiken von Navistar. Da Navistar ganz überwiegend ähnlichen branchentypischen Chancen und Risiken ausgesetzt ist wie die anderen Unternehmen der TRATON GROUP, ist die Berichterstattung auf solche Chancen und Risiken beschränkt, die spezifisch für Navistar sind und eine wesentliche Auswirkung auf die TRATON GROUP haben könnten.

Strategisch

Mit dem Erwerb von Navistar hat TRATON einen wichtigen Meilenstein seiner Global-Champion-Strategie erreicht. Navistar's Präsenz in Nordamerika stärkt die globale Reichweite der TRATON GROUP, zudem eröffnen sich Chancen durch die Realisierung von Skaleneffekten insbesondere in Beschaffung, Produktion und Entwicklung. Um diese Chancen realisieren zu können, ist eine erfolgreiche Integration von Navistar in die TRATON GROUP notwendig. Der Erfolg eines solchen komplexen und langfristigen Integrationsprojekts ist dabei stets mit erheblichen Unsicherheiten verbunden.

Markt

Durch die Präsenz von Navistar in Nordamerika hat die TRATON GROUP nunmehr Zugang zu einem hohen Anteil des globalen Lkw-Geschäfts. Dies eröffnet TRATON weiteres Wachstumspotenzial, sorgt aber auch für einen besseren Ausgleich regionaler Marktentwicklungen der zyklischen Nutzfahrzeugbranche. Weiterhin verfügt Navistar in seinen Hauptmärkten in Nordamerika über bedeutsame Wachstumschancen, wenn es dem Unternehmen gelingt, seine Marktanteile sukzessive wieder dem Niveau früherer Jahre anzunähern.

Da Navistar in einigen Produkten die Motoren von externen Lieferanten verwendet, besteht in Verbindung mit den über die letzten Jahre gesunkenen Marktanteilen ein Risiko, dass die Umsätze von Navistar aus dem Geschäft mit Navistar-Motoren und motorenbezogenen Ersatzteilen zurückgehen. Generell erwartet Navistar einen weiteren Rückgang in diesem Geschäftsfeld, wenn Dieselmotoren nach und nach nicht mehr verbaut werden.

Recht & Compliance

Im Zusammenhang mit ihren normalen Geschäftstätigkeiten ist die TRATON GROUP mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Einige der damit einhergehenden Risiken sind bedeutsam. Für weitere Details, auch im Hinblick auf Navistar, wird auf den Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“ verwiesen.

Finanzen

Die TRATON GROUP ist in hohem Maße davon abhängig, ihre Geschäftstätigkeit zu wettbewerbsfähigen Konditionen zu finanzieren. Durch den Erwerb von Navistar entstehen einerseits erhebliche Chancen, da die Verschuldung Navistar's auf Basis der günstigeren Kredit-Konditionen von TRATON finanziert

8 **Geschäftsverlauf**

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 **Chancen und Risiken**
- 19 **Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**
- 20 Prognosebericht

22 **Operative Einheiten**

28 **Ausgewählte Finanzinformationen**

41 **Weitere Informationen**

werden kann. Andererseits besteht das potenzielle Risiko einer Verschlechterung des aktuellen Investment-Grade-Ratings von TRATON.

Navistar bilanziert umfassend Pensionsverpflichtungen, die nicht vollständig ausfinanziert wurden. Der versicherungsmathematische Wert dieser Verpflichtungen hängt von verschiedenen Prämissen ab, die sich positiv oder negativ entwickeln können (wie z.B. Zinssätze, Mortalitätsraten, Gesundheitskosten).

Durch den Erwerb von Navistar können für TRATON außerdem verschiedene bilanzielle Risiken entstehen. Dies betrifft die Möglichkeit von erforderlichen Wertminderungen oder erhöhter Abschreibungen auf Vermögenswerte – insbesondere infolge der Kaufpreisallokation von Navistar – sowie möglicher Steuerrisiken.

Wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Aufgrund des Erwerbs von Navistar berichtet die TRATON GROUP nun auch wesentliche Rechtsstreitigkeiten und Rechtsrisiken, die Navistar betreffen. Im Übrigen wird auf die Rechtsrisiken verwiesen, wie sie im Halbjahresfinanzbericht 2021 sowie im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2020 berichtet wurden.

Profit Sharing-Streitigkeiten

Navistar's betriebliche Versorgungszusagen, u.a. bezüglich der medizinischen Versorgung, waren durch ein 1993 geschlossenes Settlement Agreement geregelt; diese Vereinbarung sah vor, dass bei Überschreiten bestimmter Gewinnschwellen ein Teil der Gewinne an einen Trust abgeführt werden müssen. In der Folgezeit gab es immer wieder Streitigkeiten über die Einzelheiten und Umfang dieser Gewinnbeteiligung. Ein Gerichtsverfahren aus 2013 führte 2015 zu der gerichtlichen Anordnung, ein Schiedsverfahren durchzuführen. Im Februar 2021 stimmten Navistar und das für den Trust zuständige Komitee einer finalen Betragsbemessung durch das Schiedsgericht in Höhe von 207 Mio € (239 Mio USD) grundsätzlich zu. Allerdings griffen beide Parteien diese Streitbeilegung vor dem zuständigen Gericht an. Zudem sind die für die Jahre 2015 bis 2020 aufgelaufene Gewinnbeteiligung sowie die im Settlement Agreement getroffenen Regelungen zur Beendigung der Gewinnbeteiligung ebenfalls zwischen den Parteien streitig, wobei die Parteien sich diesbezüglich über die Mediation der Streitpunkte geeinigt haben. Zudem haben lokale Einheiten der Gewerkschaft UAW (United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement

Workers of America) lokale Verfahren auf Basis entsprechender Betriebsvereinbarungen eingeleitet. Auch diese Verfahren sind noch anhängig; es wurden Rückstellungen gebildet.

Retiree Health Care-Verfahren

Im Oktober 2016 wurde von den Komitee-Mitgliedern des oben genannten Trusts im Zusammenhang mit dem Settlement Agreement ein weiteres Gerichtsverfahren eingeleitet. Dieses Verfahren betrifft im Ruhestand befindliche Mitarbeiter von Navistar, die an dem unter dem Settlement Agreement gegründeten Navistar, Inc. Health Benefit and Life Insurance Plan (Plan) teilgenommen haben. In dem Verfahren geht es um die vermeintliche unrechtmäßige Verwendung von bestimmten Zuschüssen ("Medicare Part D subsidies" und "Medicare Part D coverage-gap discounts") durch Navistar.

Die Komitee-Mitglieder fordern insgesamt 22 Mio € (26 Mio USD) als Ausgleich für die angeblich unrechtmäßige Verwendung dieser Zuschüsse in den Jahren 2012 bis April 2015. Zudem wird gefordert, dass das Gericht Navistar diese vermeintlich unrechtmäßige Mittelverwendung auch für die Zukunft untersagt und zur Tragung der Verfahrenskosten verurteilt.

Das Gericht beschränkte sich im Verfahren zunächst auf die Prüfung von Verjährungsfragen. Diese Prüfung ist noch anhängig.

MaxxForce EGR-Gewährleistungsstreitigkeiten

Seit 2014 gibt es Klagen gegen Navistar in den USA und Kanada im Zusammenhang mit den MaxxForce 11-, 13- oder 15-Liter-EGR-Motoren. Der Vorwurf der Sammelkläger ist, dass diese Motoren mangelhaft seien und Navistar diese Mängel verschwiegen hätte. In Kanada laufen acht Sammelklagen. In den USA wurden die verschiedenen Klagen zu einer multidistrict Sammelklage zusammengefasst; im Jahr 2019 verhandelten die Parteien einen Vergleich im Umfang von 117 Mio € (135 Mio USD), bestehend aus Geld- und Rabattkomponenten. Allerdings wehren sich zwei Sammelkläger gegen die Einbeziehung in diesen Vergleich; deren Anträge wurden vom zuständigen Gericht noch nicht beschieden.

Zudem gibt es in diesem Zusammenhang noch weitere Einzelklagen gegen Navistar vor verschiedenen Staats- und Bundesgerichten in den USA und Kanada; ein Teil dieser Klagen wurde bereits beschieden, mit jeweils unterschiedlichen Ergebnissen.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 **Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**
- 20 **Prognosebericht**

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

EPA Clean Air Act-Klagen

Im Jahr 2015 wurde Navistar vom US-Justizministerium (DOJ) im Auftrag der Environmental Protection Agency (EPA) verklagt. Der Vorwurf lautete, dass Navistar ca. 7.749 Dieselmotoren fälschlicherweise dem Produktionsjahr 2009 zugeordnet hatte, obwohl diese Motoren erst 2010 fertig gestellt wurden. Dies stelle eine Verletzung des Federal Clean Air Act dar, da die ab 2010 geltenden Grenzwerte nicht eingehalten wurden. Im Jahr 2021 einigten sich die Parteien auf Vergleichsverhandlungen – das Gericht setzte das Verfahren bis zum Abschluss dieser Verhandlungen aus. Der noch final zu verhandelnde Vergleich muss neben dem Gericht auch noch von den zuständigen Regierungsstellen freigegeben und veröffentlicht werden; es wurden Rückstellungen gebildet.

Prognosebericht

Gegenstand der vorliegenden Prognose ist die TRATON GROUP, zu der seit dem 1. Juli 2021 auch die Navistar International Corporation gehört. Soweit relevant, wurden die bedeutsamsten Leistungsindikatoren unter Berücksichtigung der vorläufigen Kaufpreisallokation auf Navistar in nachfolgender Tabelle zu Informationszwecken angegeben.

Der Vorstand der TRATON GROUP erwartet für das Jahr 2021 weiterhin, dass sich die globale Wirtschaftsleistung insgesamt erholen wird. Das Wachstum der TRATON GROUP wird dabei jedoch durch anhaltende Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen beeinflusst. Darüber hinaus geht die wirtschaftliche Erholung einher mit steigenden Preisen für Energie und sonstige Rohstoffe.

Wir erwarten, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw (>6 t, bzw. Class 6-8 in Nordamerika) in den geografischen Kernregionen des Konzerns, d. h. in den Regionen EU27+3 (definiert als die EU27-Länder exklusive Malta, inklusive Großbritannien, Norwegen und Schweiz) und Nordamerika (definiert als USA, Kanada und Mexiko), sowie Brasilien, Russland, Südafrika und der Türkei im Vorjahresvergleich grundsätzlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Busmärkten (Region EU27+3, Brasilien und Schulbusse in Nordamerika) rechnen wir für das Jahr 2021 mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 gehen wir von einem moderaten Rückgang aus, in Nordamerika erwarten wir ein etwas geringeres Marktniveau als im Vorjahreszeitraum. Den brasilianischen Busmarkt erwarten wir auf Vorjahresniveau.

Mit dem Erwerb von Navistar haben wir in Nordamerika zusätzliches Absatzpotenzial für die TRATON GROUP für Lkw und Busse für das 2. Halbjahr 2021 erschlossen.

Vorbehaltlich der weiteren Entwicklung in den angespannten Lieferketten im 4. Quartal und damit potenziell einhergehenden Produktionsausfällen bzw. möglicher neuer Einschränkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie rechnen wir unter Berücksichtigung des Umsatzes von Navistar im 2. Halbjahr 2021 für die TRATON GROUP mit einem sehr starken Umsatzanstieg im Gesamtjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr.

Unter den beschriebenen Markt- und Umsatzannahmen gehen wir auf Basis der ersten drei Quartale davon aus, im Gesamtjahr 2021 für die TRATON GROUP eine Operative Rendite in der Bandbreite von 5,0 bis 6,0% erreichen zu können.

In der Prognose sind keine Aufwendungen für die Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus enthalten. Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar sind ebenfalls nicht in der Prognose berücksichtigt.

Die Cash-Conversion-Rate für das Jahr 2021 verliert aufgrund der Restrukturierung von MAN Truck & Bus an Aussagekraft. Stattdessen berichten wir als Leistungsindikator den Netto-Cashflow im Industrial Business. In Bezug auf die erwartete Bandbreite für den Netto-Cashflow des Industriegeschäfts geht der Vorstand der TRATON SE aufgrund der aktuellen Zulieferengpässe und den daraus resultierenden Belastungen im Umlaufvermögen für das Geschäftsjahr 2021 von einer Bandbreite zwischen 0 und 300 Mio € aus. In dieser Einschätzung wurde der Kaufpreis für die Akquisition von Navistar in Höhe von 2.584 Mio € (Kaufpreis nach Abzug der flüssigen Mittel bei Navistar Manufacturing Operations zum Erwerbszeitpunkt) nicht berücksichtigt. Ebenso wenig sind darin Ausgaben für die Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen der Neuaufstellung von MAN Truck & Bus enthalten.

8 Geschäftsverlauf

- 9 Navistar Erwerb
- 10 Marktumfeld
- 10 Auftragseingang
- 11 Absatz nach Ländern
- 11 Umsatz nach Produktgruppen
- 12 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung
- 14 Geschäftsentwicklung Industrial Business
- 16 Geschäftsentwicklung Financial Services
- 16 Netto-Cashflow
- 17 Nettoliquidität/-verschuldung
- 18 Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out
- 18 Chancen und Risiken
- 19 Wesentliche Rechtsstreitigkeiten
- 20 [Prognosebericht](#)

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Die Prognose spiegelt insgesamt eine hohe Unsicherheit über die weiteren Auswirkungen von Lieferengpässen auf Produktion und Absatz sowie auf unsere finanziellen Hauptleistungsindikatoren im restlichen Jahresverlauf wider. Das

Umlaufvermögen der Gruppe zum Jahresende wird stark durch das realisierbare Produktionsvolumen in den letzten Wochen des Jahres beeinflusst werden und ist deshalb mit einer besonderen Unsicherheit behaftet.

	Ist 2020	Prognose 2021 ¹ Geschäftsbericht 2020	Prognose 2021 ² 9M Mitteilung 2021
TRATON GROUP			
Absatz (in Einheiten)	190.180	Starker Anstieg	Sehr starker Anstieg
Umsatz (in Mio €)	22.580	Erheblicher Anstieg	Sehr starker Anstieg
Operative Rendite (in %)	0,6	5,0 – 6,0	5,0 – 6,0 (rund 4,0 – 5,0 inkl. Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)
Industrial Business			
Umsatz (in Mio €)	22.156	Erheblicher Anstieg	Sehr starker Anstieg
Operative Rendite (in %)	0,1	4,5 – 5,5	4,5 – 5,5 (rund 3,5 – 4,5 inkl. Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)
Return on Investment (in %)	-0,1	6,5 – 7,5	7,0 – 8,0 (rund 4,5 – 5,5 inkl. Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)
Netto-Cashflow (in Mio €) ³	676	n.a.	0 bis 300
Sachinvestitionen (in Mio €)	992	Deutlicher Anstieg	Starker Anstieg
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.165	Erheblicher Anstieg	Sehr starker Anstieg
Financial Services			
Umsatz (in Mio €)	820	Moderater Anstieg	Erheblicher Anstieg
Operative Rendite (in %)	13,1	13,5 – 17,5	20,0 – 25,0 (rund 18,0 – 23,0 inkl. Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)

1 vor Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus und vor Effekten aus dem Zusammenschluss mit der Navistar International Corporation

2 inkl. Navistar International Corporation ab 1. Juli 2021 (exkl. Navistar-Kaufpreisallokation), vor Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus

3 Prognose zur 9M 2021 Zwischenmitteilung ohne Belastung aus dem Kaufpreis für Navistar (2.584 Mio € nach Abzug der flüssigen Mittel bei Navistar Manufacturing Operations zum Erwerbszeitpunkt) und ohne Ausgaben für Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus

The background is a solid teal color with several large, overlapping, semi-transparent geometric shapes in a lighter shade of teal. These shapes include a large circle on the right side, a large triangle on the left side, and a large square-like shape in the bottom right corner.

2

OPERATIVE EINHEITEN

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

23 Scania Vehicles & Services

- 24 MAN Truck & Bus
- 26 Navistar Manufacturing Operations
- 27 Volkswagen Caminhões e Ônibus

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Scania Vehicles & Services

	9M 2021	9M 2020	Veränderung	Q3 2021	Q3 2020	Veränderung
Lkw und Busse (in Einheiten)						
Auftragseingang	100.460	60.207	67%	25.023	25.934	-4%
Absatz	67.235	47.735	41%	18.006	17.298	4%
davon Lkw	64.005	43.443	47%	16.733	15.788	6%
davon Busse	3.230	4.292	-25%	1.273	1.510	-16%
Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €)						
Umsatz	10.251	8.094	27%	3.096	2.825	10%
Operatives Ergebnis	1.099	419	680	238	198	41
Operatives Ergebnis (bereinigt)	1.099	468	631	238	247	-9
Operative Rendite (in %)	10,7	5,2	5,5 ppt	7,7	7,0	0,7 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	10,7	5,8	4,9 ppt	7,7	8,7	-1,1 ppt

In den ersten neun Monaten 2021 erholten sich fast alle Lkw-Märkte weltweit von dem starken Einbruch des Vorjahres. Insbesondere im für Scania größten Absatzmarkt, der Region EU27+3, war ein sehr starker Nachfrageanstieg nach Lkw zu verzeichnen.

Das Operative Ergebnis nach den ersten neun Monaten des Jahres 2021 betrug 1,1 Mrd € (419 Mio €) und lag damit um 680 Mio € über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Dies entspricht einer Operativen Rendite von 10,7% (5,2%). Neben dem volumenbedingten Umsatzanstieg wurde das Operative Ergebnis aufgrund eines vorteilhaften Produktmix positiv beeinflusst. Beide Effekte sind im Wesentlichen auf das Lkw-Geschäft zurückzuführen. Gegenläufig wirkten höhere Personalaufwendungen und Gemeinkosten. Weiterhin belasteten Wechselkurseffekte, höhere Abschreibungen auf Sachinvestitionen und höhere Entwicklungskosten aufgrund verstärkter Aktivitäten im Bereich der E-Mobilität das Ergebnis.

Das Operative Ergebnis im Vorjahr war durch die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen negativ beeinflusst.



Scania liefert seinen vollelektrischen Lkw erstmals auch in Deutschland aus. Als emissionsfreier City-Shuttle verbindet er die beiden Standorte des Fußboden-Spezialisten Bona in Limburg.



8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

- 23 Scania Vehicles & Services
- 24 **MAN Truck & Bus**
- 26 Navistar Manufacturing Operations
- 27 Volkswagen Caminhões e Ônibus

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

MAN Truck & Bus

	9M 2021	9M 2020	Veränderung	Q3 2021	Q3 2020	Veränderung
Lkw und Busse (in Einheiten)						
Auftragseingang	100.630	59.745	68%	33.216	21.553	54%
Absatz	68.622	53.543	28%	21.305	21.881	-3%
davon Lkw ¹	65.685	50.166	31%	20.182	20.635	-2%
davon Busse	2.937	3.377	-13%	1.123	1.246	-10%
Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €)						
Umsatz	8.018	6.567	22%	2.610	2.487	5%
Operatives Ergebnis	-436	-414	-22	57	-27	84
Operatives Ergebnis (bereinigt)	245	-414	659	66	-27	92
Operative Rendite (in %)	-5,4	-6,3	0,9 ppt	2,2	-1,1	3,3 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	3,1	-6,3	9,4 ppt	2,5	-1,1	3,6 ppt

¹ inklusive MAN TGE (9M 2021: 16.020 Einheiten, 9M 2020: 11.392 Einheiten, Q3 2021: 4.738 Einheiten, Q3 2020: 5.037 Einheiten)

In den ersten neun Monaten des Jahres 2021 erholten sich fast alle Lkw-Märkte weltweit von dem starken Einbruch des Vorjahres. Insbesondere im für MAN Truck & Bus größten Absatzmarkt, der Region EU27+3, war ein sehr starker Nachfrageanstieg nach Lkw zu verzeichnen.

Das Operative Ergebnis betrug nach den ersten neun Monaten des Jahres 2021 -436 Mio € (-414 Mio €) und lag damit um -22 Mio € unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Dies entspricht einer Operativen Rendite von -5,4% (-6,3%). Belastet wurde das Operative Ergebnis durch Aufwendungen im Rahmen der Neuaufstellung in Höhe von 681 Mio €. Bereinigt um diese Aufwendungen wurde ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von 245 Mio € (-414 Mio €) mit einer Operativen Rendite (bereinigt) von 3,1% (-6,3%) erzielt.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

- 23 Scania Vehicles & Services
- 24 **MAN Truck & Bus**
- 26 Navistar Manufacturing Operations
- 27 Volkswagen Caminhões e Ônibus

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Neben dem volumenbedingten Anstieg des Umsatzes im laufenden Geschäftsjahr wurde das Operative Ergebnis durch die Einführung der neuen Lkw-Generation sowie ein striktes Kostenmanagement positiv beeinflusst.

Das Operative Ergebnis im Vorjahreszeitraum war durch die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen negativ beeinflusst.

Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms fielen in den ersten neun Monaten 2021 Aufwendungen von 681 Mio € für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus an. Diese Aufwendungen beinhalten die den Restrukturierungsmaßnahmen direkt zuordenbaren Aufwendungen, die notwendig für die Restrukturierung sind und nicht mit dem operativen Geschäft in Verbindung stehen. Von den Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 681 Mio € entfielen 338 Mio € auf Personalmaßnahmen (u. a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen) sowie 160 Mio € auf Wertberichtigungen für Sachanlagevermögen. Weitere Aufwendungen entstanden durch Restrukturierungsmaßnahmen im Produktionsnetzwerk.



MAN Truck & Bus stellt mit dem MAN Lion's Intercity LE eine neue Modellreihe in der Low-Entry-Klasse vor. Der Lion's Intercity LE eignet sich flexibel für den Stadt- und Überlandeinsatz.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

- 23 Scania Vehicles & Services
- 24 MAN Truck & Bus
- 26 Navistar Manufacturing Operations
- 27 Volkswagen Caminhões e Ônibus

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Navistar Manufacturing Operations

	9M 2021 ¹
Lkw und Busse (in Einheiten)	
Auftragseingang ²	23.638
Absatz	14.074
davon Lkw ³	11.261
davon Busse	2.813
Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €)	
Umsatz	1.681
Operatives Ergebnis	42
Operative Rendite (in %)	2,5

1 1. Juli 2021 bis 30. September 2021

2 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021: 1.604 Einheiten)

3 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021: 789 Einheiten)

Am 1. Juli 2021 erwarb die TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-Nutzfahrzeugeherstellers Navistar und konsolidierte Navistar erfolgreich als weitere Einheit im Konzern.

Das Kerngeschäft von Navistar konzentriert sich auf die Lkw-, Schulbus- und Originalteilmärkte in Nordamerika. Im Lkw-Markt ist die Firma hauptsächlich in den Fahrzeugsegmenten der Class 6 bis Class 8 vertreten. Mit einer Fahrzeugflotte von einer Million Lkw in den USA und Kanada ist fast jedes fünfte Fahrzeug der Class 6 bis Class 8 ein International-Lkw. Fast die Hälfte aller Schulbusse, die heute auf den Straßen in den USA und Kanada unterwegs sind, sind von der Marke IC Bus. Navistar verfügt über eines der größten Vertriebs- und Servicenetzwerke in den USA und bietet seinen Kunden Finanzierungs- und Servicenetzwerke an. In Mexiko und einigen Ländern Südamerikas gehört International zu einer der führenden Lkw-Marken.

Zwischen dem 1. Juli und dem 30. September 2021 erzielte Navistar Manufacturing Operations einen Umsatz von 1,7 Mrd €. Das Operative Ergebnis betrug in diesem Zeitraum 42 Mio €. Dies entspricht einer Operativen Rendite von 2,5%. Belastet wurde das Operative Ergebnis durch Kosten in Höhe von 40 Mio €, die durch Veränderungen im Rahmen der Transaktion entstanden sind.



International, eine Produktmarke von Navistar, bietet mit dem eMV den ersten vollelektrisch betriebenen Lkw des Unternehmens an: eine nachhaltige Lösung in der Klasse der mittelschweren Nutzfahrzeuge.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

- 23 Scania Vehicles & Services
- 24 MAN Truck & Bus
- 26 Navistar Manufacturing Operations
- 27 Volkswagen Caminhões e Ônibus

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

Volkswagen Caminhões e Ônibus

	9M 2021	9M 2020	Veränderung	Q3 2021	Q3 2020	Veränderung
Lkw und Busse (in Einheiten)						
Auftragseingang	43.631	26.287	66%	15.502	11.112	40%
Absatz	45.608	26.772	70%	15.597	10.885	43%
davon Lkw	41.993	22.561	86%	14.715	9.021	63%
davon Busse	3.615	4.211	-14%	882	1.864	-53%
Finanzielle Leistungsindikatoren (in Mio €)						
Umsatz	1.623	931	74%	602	319	89%
Operatives Ergebnis	132	-6	138	55	5	50
Operative Rendite (in %)	8,1	-0,6	8,8 ppt	9,2	1,5	7,7 ppt

In den ersten neun Monaten 2021 erholten sich fast alle Lkw-Märkte weltweit von dem starken Einbruch des Vorjahres. Insbesondere im für Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) größten Absatzmarkt Brasilien war ein erheblicher Nachfrageanstieg nach Lkw zu verzeichnen.

VWCO erzielte in den ersten neun Monaten 2021 einen Umsatz von 1,6 Mrd € (931 Mio €) und verzeichnete damit einen Umsatzzanstieg von 74% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Anstieg resultierte aus dem Lkw-Geschäft. Wechselkurseffekte aus der Translation in die Konzernwährung Euro wirkten hingegen negativ.

Das Operative Ergebnis betrug nach den ersten drei Quartalen 132 Mio € (-6 Mio €). Dies entspricht einer Operativen Rendite von 8,1% (-0,6%). Das Operative Ergebnis konnte aufgrund des sehr stark gestiegenen Absatzes sowie einer verbesserten Produktpositionierung in Brasilien im Vergleich zum Vorjahr sehr stark gesteigert werden. Zudem trug eine strikte Kostenkontrolle zur Ergebnisverbesserung bei und begrenzte gleichzeitig die negativen Auswirkungen inflationsbedingter Kostensteigerungen.

Im Vorjahr war das Operative Ergebnis durch die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen negativ beeinflusst.



Volkswagen Caminhões e Ônibus stellt für den Meteor nach einem erfolgreichen ersten Jahr auf dem Markt neue Konfigurationsmöglichkeiten vor. Der Meteor kommt im Schwerlastbereich zum Einsatz – einem Sektor, der im brasilianischen Markt besonders stark wächst.

3

AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN

9M 2021

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten

und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Gewinn- und Verlustrechnung der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 30. September

in Mio €	9M 2021	9M 2020
Umsatz	21.670	15.740
Umsatzkosten	-17.518	-13.345
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.151	2.396
Vertriebskosten	-1.949	-1.636
Verwaltungskosten	-841	-644
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte	6	-68
Sonstige betriebliche Erträge	475	564
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.200	-669
Operatives Ergebnis	641	-58
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	436	96
Zinsertrag	85	63
Zinsaufwand	-220	-187
Übriges Finanzergebnis	12	-47
Finanzergebnis	312	-76
Ergebnis vor Steuern	954	-134
Ertragsteuern	-277	-24
tatsächlich	-410	-231
latent	134	207
Ergebnis nach Steuern	677	-158
davon Aktionäre der TRATON SE	666	-143
davon Minderheitsanteile	11	-15
Ergebnis je Aktie in € (verwässert/unverwässert)	1,33	-0,29

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 **Gesamtergebnisrechnung**

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten
und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Gesamtergebnisrechnung
der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 30. September

in Mio €	9M 2021	9M 2020
Ergebnis nach Steuern	677	-158
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	309	-30
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-46	4
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	263	-26
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere		
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere vor Steuern	-142	0
Latente Steuern auf Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere	66	0
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere nach Steuern	-76	0
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 ¹	29	20
Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden	216	-6
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	21	-598
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	21	-598
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	5
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	20	-594
Cash-Flow-Hedges		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	79	-43
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	32	21
Cash-Flow-Hedges vor Steuern	111	-22
Latente Steuern auf Cash-Flow-Hedges	-5	9
Cash-Flow-Hedges nach Steuern	106	-14

¹ Die Werte des Vorjahres wurden an die aktuelle Darstellung angepasst.



8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten

und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

in Mio €	9M 2021	9M 2020
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-5	-1
Umgliederungen der Kosten der Sicherungsmaßnahmen in den Gewinn oder Verlust	0	-3
Kosten der Sicherungsmaßnahmen vor Steuern	-5	-4
Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsmaßnahmen	2	1
Kosten der Sicherungsmaßnahmen nach Steuern	-3	-3
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können, nach Steuern ¹	66	-34
Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können	189	-645
Sonstiges Ergebnis vor Steuern ¹	388	-670
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis ¹	17	19
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	405	-651
Gesamtergebnis	1.082	-809
davon Aktionäre der TRATON SE	1.060	-777
davon Minderheitsanteile	22	-32

¹ Die Werte des Vorjahres wurden an die aktuelle Darstellung angepasst.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten
und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Bilanz

Vermögen der TRATON GROUP zum 30. September 2021 und 31. Dezember 2020

in Mio €	30.09.2021	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte		
Geschäfts- oder Firmenwerte	6.094	3.305
Immaterielle Vermögenswerte	7.058	3.461
Sachanlagen	7.818	6.908
Vermietete Vermögenswerte	6.734	6.496
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	1.282	1.380
Sonstige Beteiligungen	671	72
Langfristige Ertragsteuerforderungen	91	29
Aktive latente Steuern	1.994	1.231
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	5.553	4.783
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	306	435
Sonstige langfristige Forderungen	321	269
	37.922	28.369
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	5.879	4.325
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.531	1.906
Kurzfristige Ertragsteuerforderungen	198	86
Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.823	2.957
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	526	453
Sonstige kurzfristige Forderungen	1.175	851
Wertpapiere und Geldanlagen	768	2.105
Flüssige Mittel	1.794	1.714
	16.693	14.398
Bilanzsumme	54.615	42.767

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten
und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Bilanz

Eigenkapital und Schulden der TRATON GROUP zum 30. September 2021 und 31. Dezember 2020

in Mio €	30.09.2021	31.12.2020
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	500	500
Kapitalrücklage	19.995	19.995
Gewinnrücklagen	-4.011	-4.479
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis	-2.896	-3.078
Eigenkapital der Aktionäre der TRATON SE	13.588	12.939
Minderheitsanteile	4	230
	13.591	13.169
Langfristige Schulden		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10.287	5.914
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.567	1.828
Passive latente Steuern	922	767
Ertragsteuerrückstellungen langfristig	145	105
Sonstige langfristige Rückstellungen	1.943	1.304
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2.400	2.321
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	2.051	1.903
	20.315	14.143
Kurzfristige Schulden		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	8.420	6.384
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.819	2.769
Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten	202	117
Ertragsteuerrückstellungen kurzfristig	51	22
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	2.434	977
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.590	1.561
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4.194	3.626
	20.709	15.455
Bilanzsumme	54.615	42.767

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten

und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

**Entwicklung des Eigenkapitals
der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 30. September**

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis	
					Cash-Flow- Hedges	Nach der Equity- Methode bilanzierte Beteiligungen
Stand am 01.01.2020	500	20.241	-4.150	-1.806	-8	-37
Ergebnis nach Steuern	-	-	-143	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-579	-15	-35
Gesamtergebnis	-	-	-143	-579	-15	-35
Kapitalerhöhung ¹	-	54	-	-	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-500	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	0	0	-	0
Stand am 30.09.2020	500	20.295	-4.793	-2.385	-23	-72
Stand am 01.01.2021	500	19.995	-4.479	-2.005	-115	-104
Ergebnis nach Steuern	-	-	666	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	17	103	66
Gesamtergebnis	-	-	666	17	103	66
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	-271	-46	-1	-1
Dividendenausschüttung	-	-	-125	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	197	0	-	41
Stand am 30.09.2021	500	19.995	-4.011	-2.034	-13	2

¹ Einbringung Mehrgewinn aus der Gewinnabführung durch die Volkswagen AG gemäß „Relationship Agreement“ vom 14. Juni 2019

² Verschmelzungsrechtlicher Squeeze Out der MAN SE auf die TRATON SE: Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von 587 Mio € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen.



8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten
und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Entwicklung des Eigenkapitals
der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 30. September

in Mio €	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis					Gesamt
	Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden					
	Neubewertungen aus Pensionsplänen	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	Sonstige Beteiligungen	Anteile der Anteilseigner der TRATON SE	Minderheitsanteile	
Stand am 01.01.2020	-998	124	-2	13.865	270	14.134
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-143	-15	-158
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-25	20	0	-634	-17	-651
Gesamtergebnis	-25	20	0	-777	-32	-809
Kapitalerhöhung ¹	-	-	-	54	-	54
Dividendenausschüttung	-	-	-	-500	-	-500
Übrige Veränderungen	-	-1	1	0	0	0
Stand am 30.09.2020	-1.023	143	0	12.642	238	12.879
Stand am 01.01.2021	-1.054	186	15	12.939	230	13.169
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	666	11	677
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	256	29	-76	394	11	405
Gesamtergebnis	256	29	-76	1.060	22	1.082
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-24	0	0	-342	-245	-587
Dividendenausschüttung	-	-	-	-125	-7	-132
Übrige Veränderungen	39	-222	-	56	3	59
Stand am 30.09.2021	-784	-7	-61	13.588	4	13.591

1 Einbringung Mehrgewinn aus der Gewinnabführung durch die Volkswagen AG gemäß „Relationship Agreement“ vom 14. Juni 2019

2 Verschmelzungsrechtlicher Squeeze Out der MAN SE auf die TRATON SE: Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von 587 Mio € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten
und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Kapitalflussrechnung
der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 30. September

in Mio €	9M 2021	9M 2020
Flüssige Mittel am 01.01.	1.714	1.913
Ergebnis vor Steuern	954	-134
Ertragsteuerzahlungen	-432	-346
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	968	697
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	216	200
Wertminderungen und Wertaufholungen auf Beteiligungen ¹	0	2
Abschreibungen auf Vermietete Erzeugnisse ¹	824	843
Veränderung der Pensionen	51	14
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	146	1
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-356	-66
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-20	108
Veränderung der Vorräte	-459	-7
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungen)	-246	121
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	-360	-176
Veränderung der Rückstellungen	519	133
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-713	-396
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-494	-50
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	597	944
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-624	-604
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-302	-214
Erwerb von Tochtergesellschaften	-2.552	-1
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-110	-18
Veräußerung von Tochtergesellschaften	-198	0
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	44	28
Veränderung der Wertpapiere und Geldanlagen	1.337	2.073
Veränderung der Darlehen	53	5
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.354	1.270

¹ saldiert mit Zuschreibungen



8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 Eventualverbindlichkeiten
und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

in Mio €	9M 2021	9M 2020
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	-	-1.404
Dividendenausschüttungen	-132	-500
Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG	-	54
MAN SE Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien	-	2
Squeeze Out der MAN SE Minderheitsaktionäre: Barabfindung und Erwerb angedienter Aktien	-587	-
Einzahlungen aus der Ausgabe von Anleihen	4.678	1.988
Einzahlungen aus der Ausgabe von Schuldscheindarlehen	700	-
Tilgung von Anleihen	-4.193	-1.690
Kreditgewährung von Volkswagen International Luxemburg S.A.	2.746	-
Kreditrückzahlung an Volkswagen AG	-200	-
Veränderungen der übrigen Finanzverbindlichkeiten	-1.026	-105
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-177	-154
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	1.809	-1.808
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	27	-109
Veränderung der Flüssigen Mittel	79	297
Flüssige Mittel am 30.09.	1.794	2.210

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

- 29 Gewinn- und Verlustrechnung
- 30 Gesamtergebnisrechnung
- 32 Bilanz
- 34 Entwicklung des Eigenkapitals
- 36 Kapitalflussrechnung
- 38 Akquisition Navistar**
- 40 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse
- 40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Akquisition Navistar

Am 1. Juli 2021 hat die TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3.118 Mio € (3.700 Mio USD). TRATON hält nun 100 % der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7 %) an der Navistar International Corporation. Der Handel der Navistar-Aktie an der New Yorker Börse wurde eingestellt.

Die Transaktion baut auf der bisherigen strategischen Partnerschaft mit Navistar auf und bedeutet für die TRATON GROUP den Einstieg in den wichtigen nordamerikanischen Markt.

Die erstmalige Bilanzierung der Akquisition ist noch nicht abgeschlossen, da aufgrund des kurzen Zeitraums seit dem Erwerbszeitpunkt noch keine endgültigen Bewertungen vorliegen. Dementsprechend sind die zum 30. September 2021 erfassten Beträge vorläufig.

Der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.757 Mio € bildet die aus der Tätigkeit mit Navistar entstehenden Synergien insbesondere durch den Ausbau der Marktanteile, im Einkauf, bei den Produktionskosten, durch Modularisierung und Verwendung gemeinsamer Komponenten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung ab.

Der Fair Value des Eigenkapitalanteils an Navistar, den TRATON unmittelbar vor dem Erwerbszeitpunkt gehalten hat, wurde auf Basis des Börsenkurses von 44,50 USD/Aktie zum Erwerbszeitpunkt ermittelt, und beträgt 624 Mio €. Aus der Neubewertung dieses Eigenkapitalanteils ergibt sich ein Ertrag von 219 Mio €. Darüber hinaus sind aufgrund der im Rahmen der Erstkonsolidierung von Navistar erfolgten Ausbuchung des At-Equity-Anteils zuvor im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert worden, was zu einem Aufwand von 38 Mio € geführt hat. In Summe resultiert hieraus ein Ertrag in Höhe von 182 Mio €, der im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ausgewiesen wird.

Die TRATON SE hatte im November 2020 zur Finanzierung der genannten Transaktion einen vorläufig ungenutzten Kredit in Höhe von 3.300 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg S.A. aufgenommen, der im Mai 2021 auf einen Betrag von 2.750 Mio € reduziert und in dieser Höhe im Juli 2021 abgerufen wurde. Darüber hinaus wurde die Transaktion mit vorhandenen flüssigen Mitteln und Geldanlagen bei der Volkswagen AG finanziert. Der Kaufpreis wurde über Fremdwährungsderivate vollständig abgesichert.

Die vorläufige Verteilung des Kaufpreises auf die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wird im Folgenden dargestellt:

in Mio €	Vorläufige Fair Values zum 01.07.2021
Übertragene Gegenleistung:	
Zahlungsmittel	3.118
Abwicklung vorher bestehender Beziehungen	114
Austausch anteilsbasierter Vergütungsprämien	22
Summe	3.254

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

- 29 Gewinn- und Verlustrechnung
- 30 Gesamtergebnisrechnung
- 32 Bilanz
- 34 Entwicklung des Eigenkapitals
- 36 Kapitalflussrechnung
- 38 Akquisition Navistar
- 40 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse
- 40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

in Mio €	Vorläufige Fair Values zum 01.07.2021
Übernommenes Nettovermögen:	
Immaterielle Vermögenswerte	3.545
davon Kundenbeziehungen	2.153
davon Markennamen	741
Sachanlagen	992
Vermietete Vermögenswerte	307
Sonstige Beteiligungen	622
Langfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	368
Vorräte	1.045
Kurzfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.732
Flüssige Mittel	565
Aktive latente Steuern	551
Summe Vermögenswerte	9.727
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	509
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.060
Passive latente Steuern	104
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	685
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	3.322
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.923
Summe Schulden	8.604
Saldo übernommenes Nettovermögen	1.124
Ermittlung des vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwerts:	
Übertragene Gegenleistung	3.254
Nicht beherrschende Anteile	3
Fair Value zuvor gehaltener Kapitalanteile	624
abzüglich	
Übernommenes Nettovermögen	1.124
Geschäfts- oder Firmenwert	2.757

Die sich aus dem Erwerb von Navistar ergebende Bilanzverlängerung der TRATON GROUP um 8.628 Mio € reduzierte sich durch die unmittelbar nach dem Erwerb erfolgte Ablösung der Finanzschulden von Navistar in Höhe von 2.952 Mio € auf 5.676 Mio €. Das entspricht einer Bilanzverlängerung um 13% gegenüber dem 31. Dezember 2020.

Der in der „Übertragenen Gegenleistung“ enthaltene vorläufige Betrag für die Abwicklung vorher bestehender Beziehungen in Höhe von 114 Mio € entspricht dem Buchwert der in der TRATON GROUP bisher bilanzierten Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Navistar.

In den Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind folgende Gruppen von Forderungen enthalten, für die der Bruttobetrag vom Fair Value abweicht:

in Mio €	Bruttobetrag	Voraussichtlich uneinbringlicher Betrag
Forderungen Finanzierungsgeschäft	924	15
Leasingforderungen	184	19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	496	15
Sonstige Forderungen	526	1

Die bis 30. September 2021 angefallenen Transaktionskosten für die Durchführung des Unternehmenszusammenschlusses wurden in Höhe von 32 Mio € in den Verwaltungskosten erfasst.

Durch die Einbeziehung von Navistar zum 1. Juli 2021 hat sich der Umsatz der TRATON GROUP zum 30. September 2021 um 1.675 Mio € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven um 84 Mio € verringert.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

29 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Gesamtergebnisrechnung

32 Bilanz

34 Entwicklung des Eigenkapitals

36 Kapitalflussrechnung

38 Akquisition Navistar

40 **Eventualverbindlichkeiten**

und Haftungsverhältnisse

40 Segmentberichterstattung

41 Weitere Informationen

Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse der TRATON GROUP zum 30. September 2021 und 31. Dezember 2020

in Mio €	30.09.2021	31.12.2020	Veränderung
Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien	2.572	2.431	141
Verpflichtungen aus Bürgschaften	1.033	60	973
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	746	759	-12
	4.351	3.250	1.101

Segmentberichterstattung der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 30. September

BERICHTSSEGMENTE 9M 2021

in Mio €	Industrial Business	Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP
Umsatz der Segmente	21.305	683	21.988	-318	21.670
Umsatz zwischen den Segmenten	-309	-9	-318	318	-
Umsatz TRATON GROUP	20.996	674	21.670	0	21.670
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	476	170	646	-5	641

BERICHTSSEGMENTE 9M 2020

in Mio €	Industrial Business	Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP
Umsatz der Segmente	15.419	612	16.032	-291	15.740
Umsatz zwischen den Segmenten	-289	-3	-291	291	-
Umsatz TRATON GROUP	15.131	610	15.740	-	15.740
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-140	82	-59	0	-58

München, 26. Oktober 2021

TRATON SE
Der Vorstand

4

**WEITERE
INFORMATIONEN**

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur
erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar

	9M 2021 (TRATON GROUP)	davon Navistar inkl. Kaufpreisallokation ¹	9M 2021 (TRATON Classic) ²	9M 2020 (TRATON Classic)
Lkw und Busse (in Einheiten)				
Auftragseingang ³	268.317	23.638	244.679	145.933
Absatz	195.422	14.074	181.348	127.660
davon Lkw ⁴	182.836	11.261	171.575	115.820
davon Busse	12.586	2.813	9.773	11.840
TRATON GROUP				
Umsatz (in Mio €)	21.670	1.712	19.958	15.740
Operatives Ergebnis (in Mio €)	641	-96	738	-58
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.322	-96	1.419	-9
Operative Rendite (in %)	3,0	-5,6	3,7	-0,4
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,1	-5,6	7,1	-0,1
Ergebnis je Aktie (in €)	1,33	-	1,51	-0,29
Mitarbeiter ⁵	96.856	14.322	82.534	82.567

1 exklusive Konsolidierungseffekte

2 inklusive Konsolidierungseffekte

3 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021: 1.604 Einheiten)

4 inklusive MAN TGE (9M 2021: 16.020 Einheiten, 9M 2020: 11.392 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (9M 2021: 789 Einheiten)

5 Stand 9M 2021 am 30. September 2021 und 9M 2020 am 31. Dezember 2020



8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur
erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

	9M 2021 (TRATON GROUP)	davon Navistar inkl. Kaufpreisallokation ¹	9M 2021 (TRATON Classic) ²	9M 2020 (TRATON Classic)
Industrial Business				
Umsatz (in Mio €)	21.305	1.681	19.624	15.419
Operatives Ergebnis (in Mio €)	476	-99	574	-140
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.157	-99	1.255	-91
Operative Rendite (in %)	2,2	-5,9	2,9	-0,9
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,4	-5,9	6,4	-0,6
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	2.784	18	2.766	854
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	989	80	910	796
Sachinvestitionen (in Mio €)	622	80	542	602
Netto-Cashflow (in Mio €) ⁶	-258	-286	28	-148
Nettoliquidität/-verschuldung (in Mio €) ⁵	-6.806	-3.108	-3.698	27
Financial Services				
Umsatz (in Mio €)	683	46	637	612
Operatives Ergebnis (in Mio €)	170	7	163	82

1 exklusive Konsolidierungseffekte

2 inklusive Konsolidierungseffekte

5 Stand 9M 2021 am 30. September 2021 und 9M 2020 am 31. Dezember 2020

6 ohne Kaufpreis der Navistar-Anteile nach Abzug der flüssigen Mittel bei Navistar Manufacturing Operations zum Erwerbszeitpunkt

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur
erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

	Q3 2021 (TRATON GROUP)	davon Navistar inkl. Kaufpreisallokation ¹	Q3 2021 (TRATON Classic) ²	Q3 2020 (TRATON Classic)
Lkw und Busse (in Einheiten)				
Auftragseingang ³	97.371	23.638	73.733	58.502
Absatz	68.972	14.074	54.898	49.922
davon Lkw ⁴	62.889	11.261	51.628	45.331
davon Busse	6.083	2.813	3.270	4.591
TRATON GROUP				
Umsatz (in Mio €)	8.049	1.712	6.337	5.667
Operatives Ergebnis (in Mio €)	186	-96	282	162
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	195	-96	291	211
Operative Rendite (in %)	2,3	-5,6	4,5	2,9
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	2,4	-5,6	4,6	3,7
Ergebnis je Aktie (in €)	0,64	-	0,82	0,26
Mitarbeiter ⁵	96.856	14.322	82.534	82.567
Industrial Business				
Umsatz (in Mio €)	7.901	1.681	6.220	5.565
Operatives Ergebnis (in Mio €)	121	-99	219	125
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	129	-99	228	174
Operative Rendite (in %)	1,5	-5,9	3,5	2,2
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	1,6	-5,9	3,7	3,1
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	850	18	832	538
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	370	80	290	238
Sachinvestitionen (in Mio €)	277	80	197	164
Netto-Cashflow (in Mio €) ⁶	-785	-286	-499	199
Nettoliquidität/-verschuldung (in Mio €) ⁵	-6.806	-3.108	-3.698	27
Financial Services				
Umsatz (in Mio €)	264	46	218	200
Operatives Ergebnis (in Mio €)	70	7	63	37

1 exklusive Konsolidierungseffekte

2 inklusive Konsolidierungseffekte

3 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (Q3 2021: 1.604 Einheiten)

4 inklusive MAN TGE (Q3 2021: 4.738 Einheiten, Q3 2020: 5.037 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (Q3 2021: 789 Einheiten)

5 Stand Q3 2021 am 30. September 2021 und Q3 2020 am 31. Dezember 2020

6 ohne Kaufpreis der Navistar-Anteile nach Abzug der flüssigen Mittel bei Navistar Manufacturing Operations zum Erwerbszeitpunkt

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur
erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

Wesentliche Leistungsindikatoren

AUFTRAGSEINGANG INDUSTRIAL BUSINESS

in Einheiten	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Auftragseingang Industrial Business	97.371	89.204	81.742	70.318	58.502	38.869
davon Lkw ²	90.408	85.837	78.749	67.007	55.304	35.104
davon Busse	6.963	3.367	2.993	3.311	3.198	3.765

1 inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

2 inklusive MAN TGE (Q3 2021: 7.076 Einheiten, Q2 2021: 8.900 Einheiten, Q1 2021: 8.487 Einheiten, Q4 2020: 5.761 Einheiten, Q3 2020: 5.040 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (Q3 2021: 1.604 Einheiten)

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

ABSATZ NACH LÄNDERN

in Einheiten	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Absatz Industrial Business	68.972	66.135	60.315	62.520	49.922	19.050
Absatz Lkw²	62.889	62.725	57.222	58.186	45.331	17.558
EU27+3	22.428	30.106	29.975	34.510	24.686	-2.258
davon Deutschland	6.534	7.592	8.128	10.710	7.895	-1.361
Nordamerika	11.460	447	297	251	325	11.135
davon USA/Kanada	9.715	-	4	4	-	9.715
davon Mexiko ³	1.745	447	293	247	325	1.420
Südamerika	19.824	19.872	16.956	12.859	11.345	8.479
davon Brasilien	16.838	17.434	14.489	10.481	9.337	7.501
Rest der Welt	9.177	12.300	9.994	10.566	8.975	202
Absatz Busse	6.083	3.410	3.093	4.334	4.591	1.492
EU27+3	1.440	1.255	757	2.068	1.403	37
davon Deutschland	356	327	337	801	379	-23
Nordamerika	2.998	182	189	99	96	2.902
davon USA/Kanada	2.655	-	-	-	-	2.655
davon Mexiko ³	343	182	189	99	96	247
Südamerika	1.072	1.412	1.461	1.436	2.546	-1.474
davon Brasilien	590	1.215	1.057	1.116	1.672	-1.082
Rest der Welt	573	561	686	731	546	27

1 inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

2 inklusive MAN TGE (Q3 2021: 4.738 Einheiten, Q2 2021: 5.378 Einheiten, Q1 2021: 5.904 Einheiten, Q4 2020: 6.243 Einheiten, Q3 2020: 5.037 Einheiten) und exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (Q3 2021: 789 Einheiten)

3 Vorjahreswerte an aktuelle Darstellung angepasst (im Vorjahr ausgewiesen unter „Rest der Welt“)

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
TRATON GROUP	8.049	7.076	6.544	6.839	5.667	2.382
Industrial Business	7.901	6.966	6.438	6.736	5.565	2.336
Neufahrzeuge	4.815	4.572	4.061	4.372	3.331	1.483
After Sales ²	1.884	1.291	1.298	1.228	1.163	721
Sonstige	1.202	1.103	1.080	1.136	1.072	131
Financial Services	264	214	205	208	200	65
Konsolidierung/Sonstige	-116	-103	-99	-104	-98	-19

1 inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

2 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

VERKÜRZTE TRATON GROUP GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Umsatz	8.049	7.076	6.544	6.839	5.667	2.382
Umsatzkosten	-6.682	-5.601	-5.235	-5.777	-4.708	-1.975
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.367	1.475	1.310	1.063	960	407
Vertriebskosten	-752	-612	-586	-611	-532	-219
Verwaltungskosten	-380	-236	-226	-231	-222	-158
Sonstiges Operatives Ergebnis	-49	-327	-343	-82	-44	-5
Operatives Ergebnis	186	301	155	139	162	24
Operative Rendite (in %)	2,3	4,2	2,4	2,0	2,9	-0,5 ppt
Finanzergebnis	243	-12	81	-40	25	218
Ergebnis vor Steuern	429	289	236	100	187	242
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-103	-65	-108	-65	-56	-47
Ergebnis nach Steuern	326	224	127	35	131	194

1 inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

LEISTUNGSINDIKATOREN INDUSTRIAL BUSINESS

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Operatives Ergebnis	121	251	104	114	125	-4
Operatives Ergebnis (bereinigt)	129	562	465	118	174	-45
Operative Rendite (in %)	1,5	3,6	1,6	1,7	2,2	-0,7 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	1,6	8,1	7,2	1,8	3,1	-1,5 ppt
Sachinvestitionen	277	185	160	390	164	113
Primäre F&E-Kosten	370	325	294	368	238	132

¹ inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

EBITDA (BEREINIGT) DES INDUSTRIAL BUSINESS

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Operatives Ergebnis	121	251	104	114	125	-4
Bereinigungen	9	311	362	4	50	-41
Operatives Ergebnis (bereinigt)	129	562	465	118	174	-45
zzgl. Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	310	6	120	-11	77	232
zzgl. Übriges Finanzergebnis	-4	29	-6	34	-5	1
zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, saldiert mit Zuschreibungen	332	388	236	238	236	96
zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten, saldiert mit Zuschreibungen	83	66	67	66	57	26
zzgl. Wertminderungen auf Beteiligungen, saldiert mit Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0
EBITDA (bereinigt)	850	1.051	883	446	538	311

¹ inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

LEISTUNGSINDIKATOREN FINANCIAL SERVICES

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Operatives Ergebnis	70	49	51	25	37	33
Operative Rendite (in %)	26,6	23,1	24,6	12,2	18,7	7,9 ppt

¹ inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar

45 Wesentliche Leistungsindikatoren

50 Leistungsindikatoren

52 Finanzkalender

52 Impressum

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG INDUSTRIAL BUSINESS

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Brutto-Cashflow	843	830	538	642	644	199
Veränderung Working Capital	-1.042	-402	171	693	-228	-814
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	-199	428	709	1.335	416	-615
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-3.170	-298	-312	-511	-217	-2.953
Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen	3.310	-226	-1.749	-996	901	2.409
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	140	-525	-2.061	-1.507	683	-543
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-163	307	1.364	-319	-1.431	1.268
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	-22	60	-15	8	-32	11
Veränderung der Flüssigen Mittel	-243	271	-3	-483	-363	120
Flüssige Mittel zum Quartalsende²	1.666	1.909	1.638	1.641	2.124	-458
Brutto-Cashflow	843	830	538	642	644	199
Veränderung Working Capital	-1.042	-402	171	693	-228	-814
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-3.170	-298	-312	-511	-217	-2.953
Netto-Cashflow	-3.368	130	397	824	199	-3.568

1 inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

2 Von den ausgewiesenen „Flüssigen Mitteln“ sind 324 Mio € zum 30. Juni 2021 in den „Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten“ enthalten.

NETTOLIQUIDITÄT INDUSTRIAL BUSINESS

in Mio €	Q3 2021 ¹	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Veränderung Q3 2021 zu Q3 2020
Flüssige Mittel	1.666	1.909	1.638	1.641	2.124	-458
Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen	831	4.129	3.862	2.114	1.114	-282
Bruttoliiquidität	2.498	6.038	5.500	3.755	3.238	-740
Kreditstand	-9.304	-5.460	-5.103	-3.728	-3.965	-5.339
Nettoliiquidität/-verschuldung zum Quartalsende	-6.806	578	397	27	-727	-6.079

1 inklusive Navistar seit dem 1. Juli 2021

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

- 42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar
- 45 Wesentliche Leistungsindikatoren
- 50 Leistungsindikatoren
- 52 Finanzkalender
- 52 Impressum

Leistungsindikatoren

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

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, auf aktivierte Entwicklungskosten, auf Vermietete Erzeugnisse (jeweils saldiert mit Zuschreibungen), Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen, Veränderung der Pensionen, Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen, Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung sowie Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge.

Bruttomarge: Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses vom Umsatz an den Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt.

Cash-Conversion-Rate im Industrial Business: Sie gibt an, welcher Anteil des Ergebnisses nach Steuern als Flüssige Mittel erwirtschaftet wurde, und errechnet sich als Verhältnis aus positivem Netto-Cashflow und positivem Ergebnis nach Steuern. Sofern Netto-Cashflow und/oder Ergebnis nach Steuern negativ werden, verliert die Kennzahl ihre Aussagekraft und wird nicht mehr angegeben. Die Cash-Conversion-Rate wird in Prozent ermittelt.

EBITDA (bereinigt) des Industrial Business: Das EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) (bereinigt) gibt die betriebliche Leistung im Segment Industrial Business vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes wieder. Da Abschreibungen von den gewählten Bilanzierungsmethoden, den Buchwerten, der Kapitalstruktur und der Methode, wie der Vermögenswert erworben wurde, abhängen können, wird das EBITDA (bereinigt) vor allem als Kennzahl für unternehmensübergreifende Vergleiche herangezogen.

Netto-Cashflow: Der Netto-Cashflow setzt sich aus dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit (fortgeführte Bereiche) und dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts (fortgeführte Bereiche) zusammen. Dabei beziehen wir die Veränderungen von Darlehen, Wertpapieren und Geldanlagen nicht mit ein. Der Netto-Cashflow gibt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft an.

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

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

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

- 42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar
- 45 Wesentliche Leistungsindikatoren
- 50 Leistungsindikatoren
- 52 Finanzkalender
- 52 Impressum

Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten im Industrial Business: Die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten im Industrial Business enthalten sowohl die aktivierten Entwicklungskosten als auch die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungs- und Forschungskosten. Sie umfassen daher Ausgaben von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte und Dienstleistungen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Themenfeldern, die in unserer Global-Champion-Strategie definiert sind: Autonomes Fahren, Konnektivität und alternative Antriebe. Nur durch angemessene Ausgaben im Bereich Forschung und Entwicklung gelingt es uns, Innovationen voranzutreiben und unsere Global-Champion-Strategie zu verwirklichen.

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

Vertriebs- und Verwaltungskostensatz: Der Vertriebs- und Verwaltungskostensatz ermittelt sich aus der Summe der Vertriebs- und Verwaltungskosten im Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

8 Geschäftsverlauf

22 Operative Einheiten

28 Ausgewählte Finanzinformationen

41 Weitere Informationen

- 42 Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar
- 45 Wesentliche Leistungsindikatoren
- 50 Leistungsindikatoren
- 52 Finanzkalender
- 52 Impressum

Finanzkalender

Aktuelle Informationen und Termine sind auf der Internetseite der TRATON SE unter www.traton.com/finanzkalender verfügbar.

Impressum

Herausgeber

TRATON SE
Dachauer Str. 641
80995 München
www.traton.com

Corporate Communications

T: +49 89 36098 303
media-relations@traton.com

Investor Relations

T: +49 89 36098 0
investor.relations@traton.com

Konzept und Gestaltung

3st kommunikation GmbH, Mainz

Fotografie

Kari Medig (Umschlag, S. 2)
Dirk Brunieki, Dan Boman (S. 4)
Scania CV AB (S. 23)
MAN Truck & Bus SE (S. 25)
International Bus (S. 26)
Malagrine Studio (S. 27)

Copyright

©2021 bei TRATON SE und 3st kommunikation GmbH

WWW.TRATON.COM