

# TRATON

# 2021

GESCHÄFTSBERICHT  
DER TRATON GROUP



Caminhões  
Ônibus

NAVISTAR







Ob von weit weg oder ganz nah: Die Natur ist ein wunderbares Kunstwerk. Das zeigt auch unser Titelbild, auf dem wir aus der Vogelperspektive auf Marschland im spanischen Andalusien blicken. Die TRATON GROUP will dazu beitragen, die Lebensgrundlagen auf unserem Globus für künftige Generationen zu bewahren. Deshalb haben wir uns zusammen mit unseren Marken zu verantwortungsvollem und nachhaltigem Handeln verpflichtet.

**„Wir wollen eine CO<sub>2</sub>-neutrale Zukunft und dafür gehen wir über die geforderten Mindeststandards hinaus. Unsere Marken werden Treiber des Wandels sein, hin zu emissionsfreien Transportlösungen.“**

CHRISTIAN LEVIN,  
CEO der TRATON SE

# TRATON



**Scania** mit Hauptsitz in Södertälje, Schweden, hat seit 2020 einen vollelektrischen Lkw für Kurz- und Mittelstrecken im Angebot.



**MAN** mit Hauptsitz in München produziert den vollelektrischen Stadtbus Lion's City E seit Oktober 2020 in Serie.

**31**  
PRODUKTIONS- UND  
MONTAGESTANDORTE



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



**Volkswagen Caminhões e Ônibus** mit Hauptsitz in São Paulo, Brasilien, produziert den vollelektrischen Verteiler-Lkw e-Delivery seit 2021 in Serie.



**Navistar** mit Hauptsitz in Lisle, Illinois/USA, hat 2021 die ersten vollelektrischen Schulbusse der Marke IC Bus ausgeliefert.

# TRATON GROUP

## Geschäftsjahr 2021



**97.235**

Mitarbeiter  
(Stand am 31.12.2021)



**359.975**

Auftragseingang  
(in Einheiten)



**30.620**

Umsatz  
(in Mio €)



**393**

Operatives Ergebnis  
(in Mio €)



**271.608**

Absatz  
(in Einheiten)



**1,3 %**

Operative  
Rendite





# Innovation Hub



## Treiber des Wandels

Die Transformation des Transportwesens ist eine große Aufgabe, die kein Unternehmen allein bewältigen kann. Die TRATON GROUP ist mit ihren starken Marken in einer guten Position, Lösungen zu entwickeln und den notwendigen Wandel führend mitzugestalten. Larissa Albrecht, die erst seit kurzem bei der TRATON SE arbeitet, hat in Södertälje, Schweden, Christian Levin getroffen. Die Redakteurin und der CEO unterhalten sich über Herausforderungen in der Logistikbranche, über Lösungen und die essenzielle Rolle von Partnerschaften.

→ [www.traton.com/Video-Interview](http://www.traton.com/Video-Interview)

## Rucksack und Lebenszyklus

Kritiker der Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge führen oft an, dass bei deren Herstellung übermäßig viel CO<sub>2</sub> entsteht. Und dieser „Rucksack“ könne während der Nutzungsdauer eines Fahrzeugs nicht abgetragen werden. Scania hat im Juni 2021 eine Studie vorgelegt, die mittels Life Cycle Assessment (LCA) die Umweltauswirkungen von batterieelektrischen Fahrzeugen über deren gesamte Lebensdauer untersucht. Andreas Follér, Head of Sustainability bei Scania, erläutert die Ergebnisse.

→ [www.traton.com/LCA-Studie](http://www.traton.com/LCA-Studie)



**„Wir sprechen nicht nur von Diversität, wir leben sie. Unterschiede werden bei Navistar nicht toleriert, sie werden gefeiert!“**

**Nicole Wiggins,**  
Chief Diversity Officer bei Navistar



## Trilogie der Vielfalt

Diversität, Gleichheit und Inklusion, diesen Dreiklang leben die Mitarbeiter bei Navistar tagtäglich. Dass der US-amerikanische Nutzfahrzeughersteller seit Mitte 2021 Teil der TRATON GROUP ist, hebt dieses Prinzip auf eine neue Ebene. Ein reger Austausch sorgt dafür, dass sich die Ideale weiter ausbreiten. Nicole Wiggins, Chief Diversity Officer bei Navistar, gibt einen Einblick, wie die Vielfalt im Unternehmen gefördert und gelebt wird. Außerdem erklärt sie, warum Unterschiede gut für Mitarbeiter und das Unternehmen sind.

→ [www.traton.com/Vielfalt](http://www.traton.com/Vielfalt)



## Wie ein E-Truck auf die Welt kommt



Im Juni 2021 hat Volkswagen Caminhões e Ônibus und die TRATON GROUP einen wichtigen Schritt in ihrer Strategie zur Elektrifizierung gemacht. Mit dem e-Delivery geht der erste elektrisch betriebene Verteiler-Lkw Südamerikas in Serie. Hinter dieser Erfolgsgeschichte steht eine weltweit einzigartige Initiative mit einem neuen e-Mobility-Team und einem ganzen Ökosystem rund um den emissionsfrei fahrenden Lkw. Eine animierte Timeline zeichnet die spannende Entstehungsgeschichte des e-Delivery nach.

→ [www.traton.com/timeline](http://www.traton.com/timeline)



## Ökonomie und Ökologie im Einklang



Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der neuen Unternehmensstrategie NewMAN, das wird sich auch in konkreten Zielen zur Reduktion von Treibhausgasen manifestieren. MAN Truck & Bus ist der Science Based Targets Initiative (SBTi) beigetreten. Die Initiative unterstützt Unternehmen dabei, sich wissenschaftsbasierte Ziele zu setzen, die im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen stehen. Was das für das Unternehmen konkret bedeutet, erklärt Fabian Heidinger, Leiter des Dekarbonisierungsprogramms bei MAN.

→ [www.traton.com/SBTi](http://www.traton.com/SBTi)



## Nah und persönlich

Individuelle Stärken einsetzen, Synergien schaffen und das Transportwesen nachhaltig transformieren: Die TRATON GROUP ist stolz auf ihre Mitarbeiter, die weltweit bei den verschiedenen Marken und in den unterschiedlichen Märkten jeden Tag im Einsatz sind. In der Rubrik Portraits stellen sich Menschen aus allen Bereichen der TRATON GROUP vor – der Möglichmacher bei MAN, die Tüftlerin bei Volkswagen Caminhões e Ônibus, der Kontakt-Knüpfer bei Navistar und viele mehr.

→ [www.traton.com/portraits](http://www.traton.com/portraits)



Koordiniert den Austausch von Wissen:  
Helga Würtele, Head of Sustainability der TRATON GROUP



# Voneinander lernen

Die Marken der TRATON GROUP haben bereits viele Initiativen für mehr Nachhaltigkeit umgesetzt. Mit Helga Würtele als Head of Sustainability will die Gruppe das Thema jetzt auch auf Holding-Ebene vorantreiben. Von Södertälje aus koordiniert die gebürtige Münchnerin den Austausch von Wissen und beflügelt so neue strategische Ansätze und kreative Ideen.

**Frau Würtele, welche Bedeutung hat das Thema Nachhaltigkeit für Sie persönlich?**

Ich bin sehr naturverbunden und gerne unter freiem Himmel unterwegs, zum Beispiel beim Skifahren, auf dem Mountainbike oder im Kanu. Ich finde, dass wir Menschen die Natur auf nachhaltige Weise nutzen sollten. Wir sollten mit ihr deswegen so respektvoll wie möglich umgehen.

**Gilt das in ähnlicher Weise für Unternehmen? Wie würden Sie die übergreifende Strategie der TRATON GROUP in Sachen Nachhaltigkeit beschreiben?**

Wir bei TRATON sind davon überzeugt, dass Nachhaltigkeit und verantwortungsvolles Handeln im Einklang mit ethischen Standards die Grundlagen unserer Geschäftstätigkeit sein müssen. Um dieses Ziel etwas konkreter zu fassen, haben wir uns den Sustainable Development Goals – den SDG – der Vereinten Nationen verpflichtet. Dabei geht es nicht nur um Umwelt- und Klimaziele, sondern wir wollen auch Verantwortung übernehmen für die Menschen selbst, also Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten, Partner und die Gesellschaft insgesamt.



**„Wir wollen auch Verantwortung übernehmen für die Menschen selbst, also Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten, Partner und die Gesellschaft insgesamt.“**

**Helga Würtele,**  
Head of Sustainability bei TRATON



### Warum wollen Sie das Thema Nachhaltigkeit zur Grundlage der Geschäftstätigkeit machen?

Dafür gibt es ganz handfeste Gründe. Sowohl unsere Kunden als auch der Kapitalmarkt schauen inzwischen vor einer Kauf- oder Investitionsentscheidung sehr genau darauf, unter welchen Bedingungen ein Produkt hergestellt oder ein Geschäftsmodell entwickelt wurde. Wir wollen Investoren für unser Unternehmen begeistern, und dafür brauchen wir die gewünschte Transparenz in den Bereichen ESG – E für Environmental, S für Social und G für Governance. Die ESG-Ratings sind ein hilfreicher Kompass, um zu sehen, wo wir als Unternehmen stehen und wo wir besser werden können. Nicht zuletzt steigert ein sinnstiftendes Handeln auch die Attraktivität der TRATON GROUP als Arbeitgeber. Gerade die jüngere Generation gibt Unternehmen den Vorzug, die sich sozial engagieren.

### Haben Sie sich deswegen auch als Gruppe der Initiative UN Global Compact für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung angeschlossen?

So ist es. Unsere Marken Scania und MAN sind ja bereits seit vielen Jahren in der Initiative aktiv. Mit dem Beitritt verpflichten wir uns nun auch als Gruppe den zehn Prinzipien der Initiative, die sich unter anderem mit Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung befassen. Wir versprechen uns von dem großen Netzwerk mit mehr als 12.000 Unternehmen aus 160 Ländern aber auch ganz einfach neue Impulse und Best-Practice-Beispiele.

### In welchem Verhältnis stehen dabei die einzelnen Marken und die TRATON GROUP als Ganzes zueinander?

In den Marken Scania, MAN, Volkswagen Caminhões e Ônibus und Navistar ist das Thema Nachhaltigkeit schon seit vielen Jahren verankert. Das zeigt sich beispielsweise darin, dass alle Marken bereits vollelektrisch angetriebene, alltagstaugliche Nutzfahrzeuge entwickelt haben. Jede Einzelne legt dabei ihre Maßnahmen, Methoden und Prioritäten erst einmal individuell und eigenständig fest. Die TRATON GROUP ist das übergreifende Dach, unter dem sich die Marken dann gemeinsam austauschen. Dieser Wissenstransfer wird uns dabei helfen, die Transformation der Transportindustrie noch schneller voranzutreiben und gemeinsam zukunftsfähige Komponenten, Systeme und Produkte zu entwickeln.



Die Fotos von Helga Würtele sind im Besucherzentrum von Scania im schwedischen Södertälje entstanden. Dort können sich Besucher über den Wandel der Transportbranche informieren.

**„Sowohl unsere Kunden als auch der Kapitalmarkt schauen inzwischen sehr genau darauf, unter welchen Bedingungen ein Produkt hergestellt wurde.“**

Helga Würtele,  
Head of Sustainability bei TRATON

## Was haben die Kunden der TRATON GROUP davon?

Ein wesentliches Kriterium bei der Kaufentscheidung für ein Nutzfahrzeug sind die Lebenszykluskosten, die Total Cost of Ownership, kurz TCO. Dazu gehören nicht nur die Anschaffungskosten, sondern auch die Lohnkosten für den Fahrer, die Aufwände für Reparaturen und Wartungen und natürlich die Kraftstoffkosten. Wir gehen davon aus, dass vollelektrifizierte Flotten auf mittlere Sicht in der TCO-Betrachtung günstiger sein werden als konventionelle, dieselbetriebene Fuhrparks. Dafür gibt es allerdings einige Voraussetzungen, allen voran eine funktionsfähige und flächendeckende Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge. Gerade dieser Punkt zeigt, dass wir zusätzlich zur dezentralen Kompetenz unserer Marken den übergreifenden Austausch und das gemeinsame Auftreten als Gruppe brauchen – auch gegenüber Politik und Gesellschaft.

## Was sind eigene, markenübergreifenden Schwerpunktthemen, die Sie bislang für die Gruppe identifiziert haben?

Ein besonders wichtiges Thema ist die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis hin zur Klimaneutralität Mitte dieses Jahrhunderts. Das stellt für die TRATON GROUP sowie für die Transportbranche insgesamt eine große Herausforderung dar. Dabei sind unsere Marken in den einzelnen Geltungsbereichen der unternehmensbezogenen Treibhausgasemissionen unterschiedlich weit vorangeschritten. Das ist aber kein Nachteil, denn so können wir im übergreifenden Austausch besonders gut voneinander lernen. Weitere Schwerpunktthemen sehen wir in der Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft und der weiteren Förderung von Pluralismus und Inklusion. Organisatorisch setzen und diskutieren wir diese Themen im TRATON Sustainability Board und in vielen Arbeitsgruppen, die sowohl im persönlichen Austausch als auch digital stattfinden.

# 12.000

Unternehmen aus 160 Ländern umfasst das Netzwerk der Initiative UN Global Compact, zu dem auch die TRATON GROUP gehört.

### HELGA WÜRTELE

Head of Sustainability TRATON GROUP

Helga Würtele ist seit 2015 bei der TRATON GROUP – der damaligen Volkswagen Truck & Bus – tätig, seit Mai 2021 mit Fokus auf dem Bereich Nachhaltigkeit.

Die Betriebswirtin begann 2008 bei der MAN SE und verantwortete Positionen in den Bereichen Investor Relations, Controlling und Corporate Finance. Davor arbeitete sie zehn Jahre lang für Banken in den Bereichen Equity und Debt Capital Markets.

→ [www.traton.com/Portrait-Helga-Wuertele](http://www.traton.com/Portrait-Helga-Wuertele)



## Welche Vorteile bieten sich den einzelnen Marken durch die gemeinsame, gruppenweite Arbeit für mehr Nachhaltigkeit?

Durch den Wissenstransfer kann jede Marke auf die Erfahrungen und die Expertise der Gruppe und der anderen Marken zurückgreifen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Einführung der Science Based Targets zur Reduktion der Treibhausgasemissionen auf wissenschaftlicher Grundlage. Gruppenweit hat sich Scania als erste Marke dieser Initiative angeschlossen. Jetzt folgt MAN und kann dabei vom Austausch mit den Kollegen der Schwestermarke profitieren. Ein weiteres Beispiel ist die Wesentlichkeitsanalyse, mit der wir 2021 herausfanden, welchen Einfluss wir als Gruppe auf die SDG der Vereinten Nationen haben und wie wir – und damit auch die Marken – zu einem nachhaltigen und verantwortungsvollen Unternehmen werden. Als Ergebnis haben wir markenübergreifende Schwerpunktthemen gesetzt und daraus gemeinsame Strategien und Maßnahmen abgeleitet. Diesen Weg werden wir 2022 entschlossen weitergehen.







Laufend aktuelle Themen aus der TRATON GROUP unter

[www.traton.com/innovation-hub](http://www.traton.com/innovation-hub)

# INHALT

Legende interaktive Navigation

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

# 1

## An unsere Aktionäre

An unsere Aktionäre	12
Vorstand	14
Bericht des Aufsichtsrats	15
Auf einen Blick	20
TRATON am Kapitalmarkt	21
Neue Strategie: TRATON Way Forward	26
Highlights des Jahres 2021	28

# 2

## Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen der TRATON GROUP	32
Wirtschaftsbericht	38
TRATON SE (HGB)	63
Prognose-, Chancen- und Risikobericht	67
Ereignisse nach dem 31. Dezember 2021	81
Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2021	82

# 3

## Konzernabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung	104
Gesamtergebnisrechnung	105
Bilanz	107
Entwicklung des Eigenkapitals	109
Kapitalflussrechnung	111
Anhang	112

# 4

## Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	232
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	233
Vergütungsbericht	245
Finanzkalender	270
Zusätzliche Informationen und Glossar	270
Impressum	278
TRATON GROUP Fünfjahresübersicht	279

Dieser Bericht enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen für das Geschäftsjahr 2022, die auf den gegenwärtigen Annahmen und Prognosen der Unternehmensleitung beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Leistungsfähigkeit der TRATON GROUP wesentlich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen. Diese Faktoren schließen diejenigen ein, die TRATON in veröffentlichten Berichten beschrieben hat. Diese Berichte stehen auf unserer Homepage [www.traton.com](http://www.traton.com) zur Verfügung. Die Gesellschaft übernimmt keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen.

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



# An unsere Aktionäre

<b>An unsere Aktionäre</b>	<b>11</b>
An unsere Aktionäre	12
Vorstand	14
Bericht des Aufsichtsrats	15
Auf einen Blick	20
TRATON am Kapitalmarkt	21
Neue Strategie: TRATON Way Forward	26
Highlights des Jahres 2021	28

# AN UNSERE AKTIONÄRE

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2021 war ökonomisch und gesellschaftlich erneut ein äußerst wechselhaftes Jahr, mit zahlreichen Chancen und Herausforderungen. Nach dem starken Einbruch der Wirtschaft infolge der COVID-19-Pandemie im Vorjahr ging es zwar in der ersten Hälfte 2021 zunächst wieder aufwärts. Doch die Engpässe bei Halbleitern, diversen wichtigen Zulieferteilen und Rohstoffen haben letztlich einen noch kraftvolleren Aufschwung verhindert. Die Corona-Krise ist leider noch nicht vorüber. Bei nüchternem Blick und neutraler Abwägung der wissenschaftlichen Fakten ist erkennbar, dass wir nur mit Hilfe eines hohen Impffortschritts aus der Pandemie herauskommen.

Das alles kostet Kraft und Ressourcen, die wir alle gemeinsam in unserer Gesellschaft als auch wir in der TRATON GROUP als weltweit agierendes Unternehmen für andere Aufgaben brauchen. Zuvorderst für die Bewältigung des Klimawandels. Bis zum Jahr 2030 will Europa seine CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 % senken. Spätestens im Jahr 2050 soll Europa dann klimaneutral sein. Die neue US-Regierung ist ebenfalls ambitioniert: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen bis 2030 im Vergleich zu 2005 halbiert werden.

Die TRATON GROUP unterstützt diese ehrgeizigen Pläne. Wir wollen Teil der Lösung sein. Das ist unsere Aufgabe als Innovationstreiber im Transportsektor – mit dem Fokus auf profitable, nachhaltige Technologien, Lösungen und Konzepte. Deshalb will die TRATON GROUP führend in der E-Mobilität werden. Die Zukunft des Transports ist elektrisch, daran haben wir keinen Zweifel. Um dieses Ziel zu erreichen, werden wir im Zeitraum von 2021 bis 2026 insgesamt 2,6 Mrd € in die Forschung und Entwicklung der E-Mobilität investieren.

Doch es braucht auch ein klares Signal und Handeln der Politik. Ein Bekenntnis, diesen Weg zum klimaneutralen Verkehrssektor gemeinsam mit uns zu gehen. Ohne effiziente und dichte Ladeinfrastruktur wird das nicht gelingen. Gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group geben wir daher in einem von allen Partnern zu gleichen Teilen gehaltenen Joint Venture eine Initialzündung für den Aufbau der Ladeinfrastruktur. Darauf haben wir uns in einer verbindlichen Vereinbarung verständigt, die Zustimmung der Kartellbehörden steht noch aus. Das Ziel des Gemeinschaftsunternehmens ist klar: Wir wollen innerhalb von fünf Jahren mindestens 1.700 Hochleistungsladepunkte für batterieelektrische schwere Fernverkehrs-Lkw und Reisebusse in Europa errichten. Doch das ist nur der Anfang. Denn das Joint Venture ist offen für zusätzliche Partner. Zudem sollen öffentliche Fördermittel dazu beitragen, die Zahl der Ladepunkte noch deutlich zu erhöhen.

Für die TRATON GROUP ist diese Joint-Venture-Vereinbarung ein entscheidender Schritt nach vorn hin zu nachhaltiger Mobilität, unserem großen Ziel. Um dieses Ziel zu erreichen, gehen wir auch ungewöhnliche Wege. Die Zusammenarbeit so großer Hersteller ist alles andere als alltäglich. Auf dem Weg in eine CO<sub>2</sub>-neutrale Zukunft ist es nicht nur unser Ziel und das unserer Marken, die geforderten Mindeststandards zu erfüllen. TRATON wird darüber hinausgehen und Treiber des Wandels hin zu emissionsfreien Transportlösungen sein. Das ist unser Anspruch. Wir schaffen die Voraussetzungen dafür, dass im Jahr 2030 bereits 80 % unserer in Europa neu verkauften Verteiler-Lkw in Städten emissionsfrei sein werden. Im Fernverkehr streben wir bis 2030 einen Anteil von mindestens 50 % emissionsfreier Lkw in Europa an, sofern die entsprechenden Regulierungsmechanismen und die Ladeinfrastruktur vorhanden sind.



Scania und MAN haben 2021 wichtige Entscheidungen auf diesem Weg getroffen: Scania hat sich The Climate Pledge angeschlossen und gehört nun zu den Unternehmen, die sich verpflichten, bis zum Jahr 2040 CO<sub>2</sub>-Netto-Null-Emissionen zu erreichen – zehn Jahre vor dem im Pariser Abkommen definierten Ziel. MAN Truck & Bus ist 2021 der Science Based Targets Initiative beigetreten und verpflichtet sich damit – wie zuvor bereits Scania –, verbindliche, wissenschaftlich fundierte Ziele zur Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen zu definieren – für die eigenen Produkte sowie die eigene Produktion.

Im Jahr 2021 ist darüber hinaus ein neues Familienmitglied zur TRATON GROUP gestoßen. Unsere rund 14.500 neuen Kollegen von Navistar heißen wir nochmals herzlich willkommen. Mit ihnen haben wir nun zusätzliche hochkompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die unsere Firmenkultur bereichern werden. Gleichzeitig bekommt TRATON mit diesem Traditionsunternehmen eine starke Präsenz in einem der größten Nutzfahrzeugmärkte der Welt. Wir arbeiten hart und mit der Kraft der gesamten Gruppe daran, Navistar zu einer Erfolgsgeschichte zu machen. Unser Fokus auf Modularisierung wird dies nachhaltig beschleunigen.

Künftig nutzen wir den Vorteil einer großen Gruppe mit starken, unterschiedlich positionierten Marken noch intensiver. Denn auch das Jahr 2022 wird unter dem Einfluss der Pandemie stehen. Die Schwierigkeiten in der Versorgung mit Halbleitern und anderen Teilen haben wir dank des intensiven Austauschs mit den Zulieferern und dem großen Einsatz

unserer Kollegen recht gut im Griff, aber sie sind keineswegs ausgestanden. Auch hier wird sich weiter zeigen, dass sich der intensive Austausch unserer Marken vorteilhaft auswirkt.

2022 wird kein einfaches Jahr. Das macht schon der Ausbruch des Russland-Ukraine-Konflikts sehr deutlich. Wir analysieren die Situation fortlaufend und stellen uns bestmöglich darauf ein. Auch unter diesen Bedingungen wollen wir in der TRATON GROUP unsere Stärken weiter ausbauen. Dafür arbeiten täglich fast 100.000 Menschen. Für das Engagement in diesen herausfordernden Zeiten danke ich dem gesamten Team. Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen. Wir freuen uns, wenn Sie uns auf unserem Weg weiter begleiten.

Ihr



**Christian Levin**  
CEO der TRATON SE

## 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



**ALEXANDER VLASKAMP**

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,  
Chief Executive Officer MAN



**ANTONIO ROBERTO CORTES**

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



**MATHIAS CARLBAUM**

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

## Bericht des Aufsichtsrats<sup>1</sup>

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der Gesellschaft beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2021 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, den gesetzlichen Vorschriften, der Satzung sowie der Geschäftsordnung folgend, berieten wir den Vorstand regelmäßig bei der Leitung des Unternehmens und überwachten seine Tätigkeit. In Fragen und Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die TRATON GROUP waren wir stets beratend eingebunden.

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

Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab.

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

<sup>1</sup> nach § 171 Abs. 2 AktG

Im Geschäftsjahr 2021 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. In eilbedürftigen Angelegenheiten fassten wir Beschlüsse im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren.

Die Teilnahmequote der Mitglieder an den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse lag im Geschäftsjahr 2021 bei 94 Prozent. Die individualisierte Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

	Aufsichtsrat		Präsidium		Prüfungsausschuss	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
Hr. Pötsch	6/7	86	7/7	100		
Hr. Stimoniariis	4/4	100	4/4	100		
Hr. Lyngsie	7/7	100	7/7	100		
Hr. Witter	6/7	86			4/4	100
Hr. Bechstädt	7/7	100			4/4	100
Fr. Carlquist	7/7	100				
Fr. Cavallo	3/3	100	3/3	100		
Hr. Dr. Döss	6/7	86				
Hr. Kerner	7/7	100	1/2	50		
Hr. Kilian	7/7	100	7/7	100		
Hr. Dr. Kirchmann	7/7	100				
Fr. Dr. Kuhn-Piëch	7/7	100			4/4	100
Fr. Lorentzon	7/7	100			4/4	100
Hr. Luthin	7/7	100				
Fr. Macpherson	7/7	100			4/4	100
Hr. Osterloh	1/2	50	1/2	50		
Hr. Dr. Dr. Porsche	7/7	100	7/7	100		
Hr. Dr. Schmid	7/7	100				
Fr. Schnur	7/7	100			3/4	75
Hr. Wansch	2/2	100				
Fr. Werner	5/6	83				
Hr. Zieger	4/7	57				



### Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zwei – mit jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und drei Vertretern der Arbeitnehmer – paritätisch besetzte Ausschüsse, das **Präsidium** und den **Prüfungsausschuss**, sowie den ausschließlich aus Vertretern der Anteilseigner bestehenden **Nominierungsausschuss** gebildet. Wesentliche Aufgabe der Ausschüsse ist die Vorbereitung der Beschlussfassungen im Plenum. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse bzw. Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, Kandidaten für Aufsichtsratsmandate zu identifizieren und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen – in dieser Funktion bilden die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium den Nominierungsausschuss.

Den Vorsitz im Prüfungsausschuss hatte Herr Frank Witter inne. Den Vorsitz im Präsidium hatte ich als Aufsichtsratsvorsitzender inne. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und ich haben in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig über die Arbeit der Ausschüsse berichtet. Bei einer Verhinderung der Vorsitzenden haben Mitglieder des Ausschusses diesen Bericht entsprechend übernommen.

Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2021 ist dem Abschnitt **„Erklärung zur Unternehmensführung“** sowie der Aufstellung in der Anhangsangabe **„56. Ausschüsse des Aufsichtsrats“** im Konzernabschluss zu entnehmen.

Das **Präsidium** des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu sieben Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Des Weiteren befasste sich das Präsidium intensiv mit der Nachfolgeplanung für den Vorstand.

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

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Berichtsjahr insgesamt vier Sitzungen ab. Er befasste sich eingehend mit Fragen der Rechnungslegung, mit den Jahresabschlüssen der TRATON SE und der TRATON GROUP sowie mit den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („EY“).

Der Ausschuss erörterte den Halbjahresfinanzbericht vor dessen Veröffentlichung mit dem Vorstand. EY führte eine prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts der TRATON GROUP zum 30. Juni 2021 durch; hieraus ergaben sich keine Beanstandungen. Der Ausschuss hat die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht eingehend mit den Wirtschaftsprüfern diskutiert.

Der Prüfungsausschuss befasste sich ferner mit dem Auftrag an den Abschlussprüfer zur Prüfung der Jahresabschlüsse für 2021 und mit den Schwerpunkten der Prüfung. Regelmäßig behandelt wurden u. a. auch die Geschäftsentwicklung in der TRATON GROUP, das interne Kontrollsystem, das Risikomanagement und Risikomanagementsystem sowie die Risikolage der TRATON GROUP. Der Prüfungsausschuss befasste sich darüber hinaus mit Themen der Compliance sowie mit Revisionsthemen, z. B. dem internen Revisionssystem der TRATON GROUP, dem Prüfungsplan der TRATON GROUP Revision und dem Stand seiner Abarbeitung. Der Leiter der Revision der TRATON GROUP und der Chief Compliance Officer der TRATON GROUP berichteten persönlich an den Ausschuss.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgabe erforderlichen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, eigenverantwortlich wahr. Bei Bedarf werden sie dabei von der Gesellschaft unterstützt. Darüber hinaus werden regelmäßig das Unternehmen betreffende Themen vertieft in den Aufsichtsratssitzungen behandelt (z. B. Zukunftstechnologien im Vergleich batterieelektrischer Antrieb vs. Wasserstoff oder die neuesten Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens). Im Jahr 2021 konnten die Aufsichtsratsmitglieder außerdem an einer Schulung zum Themenkomplex des Kapitalmarkt- und Insiderrechts teilnehmen. Erstmals bestellte Aufsichtsratsmitglieder erhalten zudem die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der TRATON SE eingeführt zu werden.

### Beratungspunkte im Aufsichtsrat

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

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

Zu den 2021 abgehaltenen Sitzungen des Aufsichtsrats wird ferner festgehalten:

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 22. FEBRUAR 2021**

Ein Schwerpunktthema unserer Sitzung am 22. Februar 2021 war der Konzernabschluss 2020. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss der TRATON GROUP für das Jahr 2020. Ferner beschlossen wir den konkreten Auftrag an EY zur Prüfung der Jahresabschlüsse 2021 – dies unter dem Vorbehalt der Wahl der EY zum Abschlussprüfer für das Berichtsjahr in der Hauptversammlung 2021. Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten unter anderem die Befassung mit vergütungsrelevanten Aspekten des Vorstands sowie der Zusammensetzung des Vorstands der TRATON SE und der Tochter Scania CV AB inklusive einem damit unter anderem einhergehenden Wechsel in der Unternehmensleitung der Scania CV AB. Weiter befassten wir uns mit dem Status der vollständigen Übernahme der Aktien der MAN SE (verschmelzungsrechtlicher Squeeze Out) sowie mit der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen des Aufsichtsrats für die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE. Die Tagesordnung und Beschlussvorschläge hat der Aufsichtsrat dann durch eine Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren am 10. Mai 2021 noch einmal aktualisiert. Abschließend ging es in der Sitzung auch um einen vertiefenden, strategischen Blick auf den Vergleich der Antriebstechnologien elektrische Batterie und Brennstoffzelle.

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 23. APRIL 2021**

In unserer Sitzung am 23. April 2021 beschäftigten wir uns mit der Zusammensetzung des Vorstands der TRATON SE und der damit einhergehenden Vorstandsbesetzung im Bereich „Human Resources“.

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 8. MAI 2021**

Der Fokus der Sitzung im Mai lag auf der Durchführung des verschmelzungsrechtlichen Squeeze Outs der MAN SE.

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 9. JUNI 2021**

In unserer Sitzung am 9. Juni 2021 beschäftigten wir uns unter anderem mit einer Anpassung des Geschäftsverteilungsplans der TRATON SE sowie der personellen Zusammensetzung des Präsidiums (Frau Daniela Cavallo wurde in das Präsidium gewählt) der TRATON SE. Weiter befassten wir uns mit dem Status der Arbeitspakete zur geplanten Integration der Navistar International Corporation in die TRATON GROUP sowie mit aktuellen Informationen zum Finanz- und Kapitalmarkt.

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 15. SEPTEMBER 2021**

In unserer Sitzung im September widmeten wir uns unter anderem organisatorischen Aspekten des Aufsichtsrats und Präsidiums. So wurde Herr Michael Lyngsie mit sofortiger Wirkung zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herr Jürgen Kerner mit sofortiger Wirkung in das Präsidium des Aufsichtsrats gewählt. Weiterhin befasste sich der Aufsichtsrat mit aktuellen Compliance Themen. Darüber hinaus ging es um die Zusammenstellung des Vorstands der TRATON SE sowie der Marken Navistar und MAN. Außerdem beschäftigten wir uns mit dem Ergebnis der turnusgemäß durchzuführenden Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats gemäß Deutschem Corporate Governance Kodex. Weiter haben wir ausführlich über die zukünftige Unternehmensstrategie, das Investitionsprogramm und die fünfjährige Unternehmensplanung der TRATON GROUP beraten. Das Investitionsprogramm und die fünfjährige Unternehmensplanung der TRATON GROUP hat der Aufsichtsrat im Nachgang im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren am 14. Oktober 2021 genehmigt.

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 29. SEPTEMBER 2021**

In unserer Sitzung am 29. September 2021 beschäftigten wir uns mit der Zusammensetzung des Vorstands der TRATON SE und einem damit unter anderem einhergehenden Wechsel in der Unternehmensleitung.

#### **SITZUNG DES AUFSICHTSRATS AM 24. NOVEMBER 2021**

Wir befassten uns mit der Zusammensetzung des Vorstands der TRATON SE und den Tochtergesellschaften MAN Truck & Bus SE und Scania CV AB sowie einem damit unter anderem einhergehenden Wechsel in der Unternehmensleitung der MAN Truck & Bus SE. Das Vergütungssystem für den Vorstand sowie die Entsprechenserklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft bzgl. den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG („Entsprechenserklärung“) wurden besprochen. Die Beschlussfassung zu den beiden letztgenannten Punkten erfolgte nach weiterer Beratung im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren am 16. und 22. Dezember 2021. Weiterhin befassten wir uns mit der syndizierten, revolvingierenden Kreditlinie, dem sogenannten Konsortialkredit, der TRATON SE. Außerdem beschäftigten wir uns mit den strategischen Ausrichtungen der Gesellschaften Scania und MAN Latin America.

Durch Beschlüsse im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren haben wir neben den vorgenannten Themen im Berichtsjahr unter anderem die personelle Zusammensetzung der Vorstände von Tochtergesellschaften, Scantias Beteiligung an Northvolt, die Anpassung

der Geschäftsordnung für den Vorstand (inklusive der Aktualisierung des Geschäftsverteilungsplans), die Bestellung von leitenden Angestellten der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands sowie die Übernahme der BILMETRO AB durch Scania beschlossen.

### Interessenkonflikte

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

### Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat gaben im Dezember 2021 die jährliche Entsprechenserklärung ab, die auf der Internetseite der TRATON SE (<https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>) dauerhaft zugänglich ist. Die Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2021 im Einzelnen aufgezeigt und begründet.

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

### Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2021 legte Herr Bernd Osterloh sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied der TRATON SE nieder. Frau Daniela Cavallo wurde auf Vorschlag des Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG durch das Präsidium des Betriebsrats der TRATON SE mit Wirkung ab dem 1. Juni 2021 in den Aufsichtsrat entsandt. Weiterhin wurde Frau Cavallo in der Aufsichtsratssitzung am 9. Juni 2021 in das Präsidium des Aufsichtsrats gewählt. Herr Athanasios Stimoniaris hat mit Wirkung zum Ablauf des 31. August 2021 sein Mandat als Aufsichtsrat sowie als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der TRATON SE niedergelegt. Als neuer stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der TRATON SE ist Herr Michael Lyngsie am 15. September 2021 gewählt worden. Am 24. November ist er auch zum stellvertretenden Präsidiumsvorsitzenden gewählt worden. Außerdem ist Herr Jürgen Kerner am 15. September 2021 in das Präsidium gewählt worden. Der Konzernbetriebsrat der TRATON SE hat Herrn Markus Wansch am 29. September 2021 als neues Mitglied des Aufsichtsrats der TRATON SE gewählt. Mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2021 hat Frau Hiltrud Werner ihr Mandat als Aufsichtsratsmitglied der TRATON SE niedergelegt.

Mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2021 legte Herr Henrik Henriksson sein Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE und CEO der Scania AB und Scania CV AB nieder. Herr Christian Levin wurde mit Wirkung ab dem 1. Mai 2021 zum CEO der Scania AB und Scania CV AB bestellt und übernahm die Verantwortung für die Scania Group im Vorstand der TRATON SE. Herr Bernd Osterloh wurde mit Wirkung ab dem 1. Mai 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt und übernahm das Vorstandsressort „Human Resources“. Mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2021 legten die Herren Matthias Gründler und Christian Schulz ihre Ämter im Vorstand der TRATON SE nieder. Herr Christian Levin wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zusätzlich zu seiner Verantwortung als CEO der Scania AB und Scania CV AB zum Vorstandsvorsitzenden der TRATON SE bestellt. Frau Annette Danielski wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Sie übernahm unter anderem das Vorstandsressort „Finance & Controlling“ von Herrn Christian Schulz. Herr Mathias Carlbaum wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt und übernahm das neu geschaffene Vorstandsressort „Navistar Group“. Er ist gleichzeitig CEO von Navistar International Corporation. Mit Wirkung zum Ablauf des 24. November 2021 legte Herr Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann sein Amt als Mitglied des Vorstands sowie sein Amt als Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE nieder. Herr Alexander Vlaskamp wurde mit Wirkung ab dem 25. November 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt. Er übernahm neben seinem Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE auch den Vorsitz des Vorstands der MAN Truck & Bus SE.

### Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des Abhängigkeitsberichts

Die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE wählte am 30. Juni 2021 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, (EY) entsprechend des Vorschlags des Aufsichtsrats zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021. Der Aufsichtsrat erteilte EY auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses den konkreten Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss 2021 der TRATON SE und den TRATON Konzernabschluss 2021 nebst dem zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte.



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

Der Vorstand hat gemäß § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2021 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

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

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien, die sich mit dem Jahresabschluss 2021 befassten, rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers.

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

Unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen hat der Prüfungsausschuss die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der TRATON SE sowie des zusammengefassten Lageberichts und des Abhängigkeitsberichts durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung berichtet.

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

Wir stimmten am 11. März auf Empfehlung des Prüfungsausschusses dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt.

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

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

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

München, den 11. März 2022

Für den Aufsichtsrat:



**Hans Dieter Pötsch**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Auf einen Blick

	2021	2020	Veränderung
<b>Lkw und Busse (in Einheiten)</b>			
Auftragseingang <sup>1</sup>	359.975	216.251	66%
Absatz	271.608	190.180	43%
davon Lkw <sup>2</sup>	230.549	156.371	47%
davon Busse	18.857	16.174	17%
davon MAN TGE	22.202	17.635	26%
<b>TRATON GROUP</b>			
Umsatz (in Mio €)	30.620	22.580	36%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	393	81	312
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.599	135	1.464
Operative Rendite (in %)	1,3	0,4	0,9 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,2	0,6	4,6 ppt
Ergebnis je Aktie (in €)	0,91	-0,20	1,12
Mitarbeiter <sup>3</sup>	97.235	82.567	14.668
<b>TRATON Operations</b>			
Umsatz (in Mio €)	30.103	22.152	36%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	677	176	501
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.883	230	1.653
Operative Rendite (in %)	2,2	0,8	1,5 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,3	1,0	5,2 ppt
Kapitalrendite (in %)	0,8	-0,1	1,0 ppt
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	3.434	1.435	1.999
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.462	1.154	27%
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.125	988	14%
Netto-Cashflow (in Mio €)	938	979	-41
Nettoliquidität/-verschuldung (in Mio €) <sup>3</sup>	-1.694	1.347	-3.041
<b>TRATON Financial Services</b>			
Umsatz (in Mio €)	964	820	18%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	259	107	152
Operative Rendite (in %)	26,9	13,1	13,9 ppt
Eigenkapitalrendite (in %)	18,6	11,1	7,5 ppt

1 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (2021: 4.141 Einheiten)

2 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (2021: 3.580 Einheiten)

3 Stand am 31. Dezember

## TRATON am Kapitalmarkt

### Aktienmärkte bei hoher Volatilität auf Erholungskurs

Die globalen Aktienmärkte zeigten 2021 in einem abermals ungewöhnlichen Jahr eine erneut hohe Volatilität. Sie setzten jedoch die im Jahr 2020 nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie und dem damit verbundenen Crash an den Aktienmärkten begonnene Erholung ungebrochen fort und eilten teilweise von Rekord zu Rekord.

Unterstützung erhielten die Finanzmärkte rund um den Globus von den fortgesetzten, in dieser Höhe zuvor nicht gesehenen, geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen. Die Europäische Zentralbank hat ihren Kurs der expansiven Geldpolitik 2021 unverändert fortgesetzt. Dagegen hat die US-Notenbank Fed vor dem Hintergrund der robusten Konjunktur- und Arbeitsmarktentwicklung in den USA und mit Blick auf die zumindest vorübergehend sprunghaft gestiegene Inflation die sukzessive Rückkehr zu einer strafferen Geldpolitik eingeleitet. Erfolge bei der Pandemiebekämpfung, auch durch die vermehrte Verfügbarkeit von Impfstoffen gegen das Virus SARS-CoV-2, ermöglichten indes eine weitere Erholung der wirtschaftlichen Aktivitäten. So geht der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem „World Economic Outlook“ von Januar 2022 nach der starken Rezession im Jahr 2020 (-3,1%) durch die COVID-19-Pandemie für das Jahr 2021 von einem Anstieg der weltwirtschaftlichen Aktivitäten um 5,9% aus.

Die Hoffnung der Anleger auf eine Überwindung der Krise und eine Rückkehr der globalen Wirtschaft zum Wachstum erhielt im Frühjahr und Sommer durch eine schnellere wirtschaftliche Belebung als ursprünglich angenommen sowie überraschend positiven Quartalszahlen der Unternehmen Auftrieb. Vor allem im 2. Quartal 2021 hellte sich die Stimmung an den globalen Aktienmärkten weiter auf.

Die Volatilität an den globalen Aktienmärkten blieb allerdings im Jahresverlauf 2021 hoch. Ein Grund hierfür waren die Unsicherheiten über die künftige Entwicklung der COVID-19-Pandemie und deren Auswirkungen auf die weltweite Konjunktur. In den letzten Monaten des Jahres löste die schnelle Ausbreitung der neuen Virus-Variante Omikron neue Befürchtungen in Bezug auf die Pandemiebekämpfung und den Konjunkturverlauf aus. Ein weiterer Grund waren die global angespannten Lieferketten. Vor allem im 3. Quartal war die Verfügbarkeit von Rohstoffen, Vorprodukten und Zulieferteilen – insbesondere von Halbleitern – weltweit stark eingeschränkt, mit der Folge deutlich höherer Kosten und

temporärer Produktionsausfälle. Dies belastete die Finanzkennzahlen zahlreicher Industriezweige und führte zu Kursverlusten an den Finanzmärkten rund um den Globus.

Im Schlussquartal hellte sich die Stimmung an den globalen Aktienmärkten dagegen wieder auf, u. a. da sich eine leichte Entspannung bei den Halbleiter-Lieferengpässen abzeichnete und Unternehmen sowie Anleger zunehmend positiver auf das Jahr 2022 blickten. In Europa und den USA erreichten bedeutende Aktienindizes historische Höchststände.

Der Stoxx Europe 50, der Index der größten börsennotierten europäischen Unternehmen, stieg letztlich im Jahr 2021 um 22,8%. Der deutsche Leitindex Dax, der im Berichtsjahr von 30 auf 40 Werte aufgestockt wurde, verbuchte ein Plus von 15,8%. Der SDax, der die 70 bedeutendsten Unternehmen in Deutschland unterhalb des Dax und MDax (2021 von 60 auf 50 Werte reduziert) umfasst, legte 11,2% zu. Der Stoxx Europe 600 Industrial Goods & Services (SXP), der die größten europäischen börsennotierten Unternehmen des Industriegüter- und Dienstleistungssektors enthält, stieg 2021 um 26,7%.

### Volatile Kursentwicklung der TRATON-Aktie

Die Aktie der TRATON SE folgte in den ersten Monaten des Jahres 2021 in einem volatilen, aber verbesserten Börsenumfeld weitgehend den Aktienindizes. Eine besser als angenommene Marktentwicklung und eine Bestätigung der Anzeichen einer nachhaltigen Erholung des Geschäfts im 1. Quartal führten zur Bekanntgabe besserer als vom Markt erwarteter Finanzzahlen für die ersten drei Monate des Jahres 2021. Zusammen mit positiven Analystenkommentaren – auch im Vorfeld des Zusammenschlusses mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar – und einer positiven Stimmung an den Weltaktienmärkten beflügelte dies den Aktienkurs ab Mai. So erreichte die TRATON-Aktie zwischenzeitlich im Juni einen historischen Höchststand. Die Bekanntgabe guter Finanzzahlen für das erste Halbjahr 2021 unterstützte danach die Aktienkursentwicklung.

Im zweiten Halbjahr, insbesondere ab September, war die Kursentwicklung hingegen geprägt von den weltweiten Lieferengpässen bei Halbleitern und weiteren wichtigen Zulieferteilen. Dies belastete die Finanzzahlen und Aktienkursentwicklungen zahlreicher Industriezweige vor allem im 3. Quartal. Hinzu kam die wieder verstärkte Ausbreitung des Coronavirus in einigen Ländern und Regionen und die damit verbundenen Eindämmungsmaßnahmen. Dadurch wurde die Stimmung an den Weltaktienmärkten zusätzlich belastet. Diesen negativen Entwicklungen konnte sich auch die TRATON-Aktie nicht entziehen.



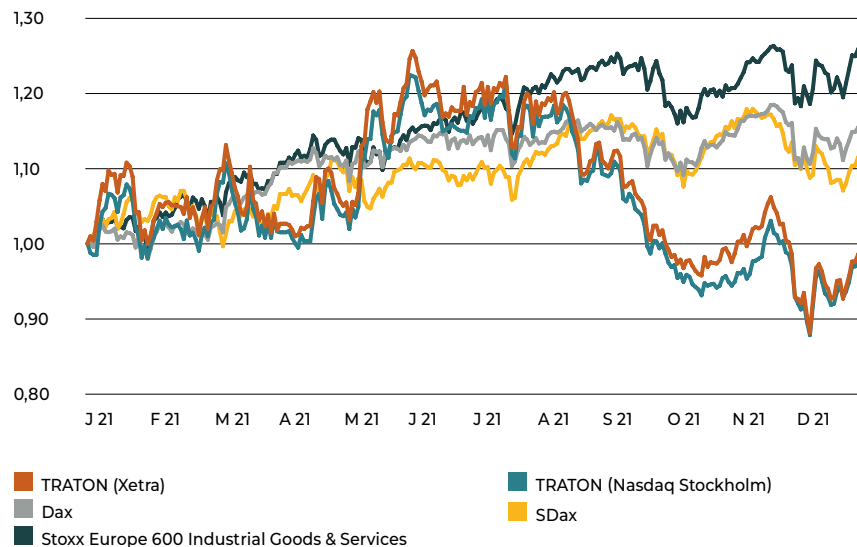
In den letzten Wochen des Jahres konnte die TRATON-Aktie von dem allgemein verbesserten Börsenumfeld angesichts der leichten Entspannung bei den Lieferengpässen sowie vom überwiegend positiveren Ausblick der Anleger auf das Jahr 2022 zeitweise profitieren.

Die TRATON-Aktie notierte am 2. Juni 2021 bei ihrem Höchstkurs des Jahres 2021 von 28,40 € und am 3. Dezember 2021 bei ihrem Tiefstkurs von 19,92 €. Die schwedische Notierung an der Nasdaq Stockholm erreichte am 1. Juni 2021 mit 286,00 SEK ihren höchsten und am 3. Dezember 2021 mit 205,00 SEK ihren tiefsten Stand des Jahres 2021.

Am 31. Dezember 2021 notierte die TRATON-Aktie bei 22,14 € bzw. 229,00 SEK. Daraus ergab sich ein Kursrückgang gegenüber dem Jahresende 2020 von 2,1% bzw. 1,9%. Die TRATON-Aktie an der Frankfurter Wertpapierbörse entwickelte sich damit um 28,7% schwächer als der Stoxx Europe 600 Industrial Goods & Services und um 13,2% schwächer als der SDax. Zum Ende des Jahres 2021 betrug der Börsenwert bzw. die Marktkapitalisierung der TRATON SE 11,1 Mrd €.

Aktuell wird die TRATON-Aktie von 20 Finanzanalysten abgedeckt. Zum Jahresende 2021 votierten elf Analysten für die Anlageempfehlung „Kauf“, sieben Analysten für „Halten“ und zwei Analysten für „Verkaufen“.

#### KURSENTWICKLUNG TRATON-AKTIE IM JAHR 2021 IM VERGLEICH ZU AUSGEWÄHLTEN INDIZES, AB 1. JANUAR 2021 (INDEXIERT)



#### Ergebnis je Aktie deutlich gestiegen

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stieg das Ergebnis je Aktie aufgrund des stark gestiegenen Operativen Ergebnisses auf 0,91 €.

### Dividendenvorschlag von 0,50 € je Aktie

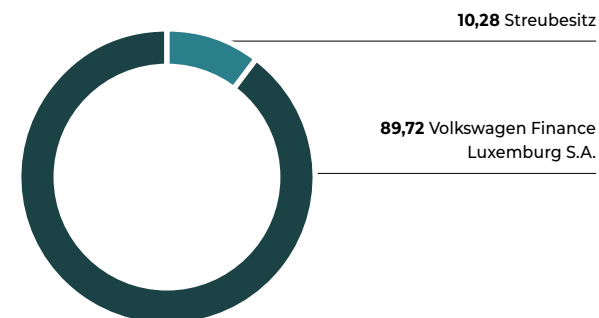
Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE schlagen der am 9. Juni 2022 stattfindenden Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2021 die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 0,50 € vor. Aufgrund des insgesamt soliden Ergebnisses möchte TRATON auch im dritten Jahr der Börsennotiz seine Aktionäre im Sinne der Dividendenkontinuität an der positiven Entwicklung teilhaben lassen.

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der TRATON-Aktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2021, bei 2,3 %.

### Streubesitz bei 10,28 %

TRATON verfügt über eine internationale Investorenbasis, u. a. aus Deutschland, Schweden, Großbritannien und den USA, die sich sowohl aus institutionellen Investoren als auch Privataktionären zusammensetzt. Am 31. Dezember 2021 lag der Streubesitz (Free Float) nach den Kriterien der Deutschen Börse bei 10,28 %. Größter Einzelaktionär ist unverändert die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,72 %.

### AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2021 (IN % DES GRUNDKAPITALS)



### Marktumfeld für Unternehmensanleihen

Das Jahr 2021 zeichnete sich im Großteil durch ein attraktives Kapitalmarktumfeld für Unternehmensanleihen aus. Trotz steigender Euro-Referenzzinssätze konnten sich Unternehmen im historischen Vergleich zu nach wie vor vergleichsweise günstigen Zinsen finanzieren. Neben den bereits bestehenden Risiken hinsichtlich der COVID-19-Pandemie stieg im Jahr 2021 insbesondere die Inflationsrate. Um den Aufschwung in der Eurozone aufgrund steigender Anleiherenditen nicht zu gefährden, hat die Europäische Zentralbank im 2. Quartal die Geschwindigkeit ihrer Anleihekäufe als Teil ihrer geldpolitischen Maßnahmen erhöht. Gleichzeitig hat die amerikanische Notenbank Fed bei ihrer Zusammenkunft Anfang November die Eckdaten für ein Tapering, also die schrittweise Drosselung ihrer Wertpapierkäufe, beschlossen und bereits in der darauffolgenden Sitzung im Dezember die Geschwindigkeit der Reduzierung verdoppelt.

### TRATON-Ratingeinstufungen

Seit dem 17. Juni 2020 besitzt die TRATON SE ein Emittentenrating bei Moody's Investors Service (Moody's) und S&P Global Ratings (S&P).

Moody's bestätigte am 16. März 2021 nach der Veröffentlichung der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 ihre Einschätzung Baa1 (negativer Ausblick). Nach dem erfolgreichen Zusammenschluss mit Navistar bestätigte Moody's am 1. Juli 2021 erneut die Einschätzung Baa1 (negativer Ausblick).

S&P bestätigte am 29. April 2021 ihre Ratingeinstufung mit BBB, erhöhte den Ausblick aufgrund eines verbesserten Ausblicks beim Rating der Volkswagen AG von negativ auf stabil. Im Nachgang des Zusammenschlusses mit Navistar bestätigte S&P am 9. Juli 2021 erneut das aktuelle Rating sowie den Ausblick.

#### RATINGEINSTUFUNGEN (ZUM 31. DEZEMBER 2021)

	Moody's	S&P
Unternehmensrating	Baa1	BBB
Ausblick	negativ	stabil

### TRATON SE platziert erfolgreich Debüt-Schuldscheindarlehen

Die TRATON SE hat Anfang März 2021 erfolgreich mehrere Schuldscheindarlehen im Gesamtvolumen von 700 Mio € platziert. Die einzelnen Schuldscheindarlehen haben Laufzeiten von drei, fünf und sieben Jahren und wurden sowohl im fixen als auch im variablen Format angeboten. Eine Gruppe von etwa 100 internationalen Investoren stellte die Darlehen bereit.

Ähnlich wie bei der Debüt-Konsortialkreditlinie im Jahr 2020 beinhalten auch die Schuldscheine Nachhaltigkeitskriterien (an ESG-Rating gebundenes Pricing). Die TRATON SE unterstreicht damit ihr Engagement bei Nachhaltigkeitsthemen und die hohe Bedeutung von nachhaltigem Unternehmenserfolg.

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

### European-Medium-Term-Notes-Programm aufgelegt

Seit 12. März 2021 verfügt TRATON über ein European-Medium-Term-Notes-Programm. Das Kapitalmarktmissionsprogramm im Volumen von 12,0 Mrd € ermöglicht TRATON eine flexible und effiziente Kapitalaufnahme an den Fremdkapitalmärkten. Neben der TRATON SE kann auch die indirekte Tochtergesellschaft TRATON Finance Luxembourg S.A. Anleihen unter dem Programm begeben. Die TRATON SE und die TRATON Finance Luxembourg S.A. nutzen das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird.

### TRATON feiert Debüt am Anleihemarkt mit Bondtransaktionen

Die TRATON SE hat Ende März 2021 bei ihrem Debüt am Anleihemarkt Senior Notes im Volumen von 3,0 Mrd € in drei Tranchen begeben. Im weiteren Jahresverlauf erfolgten weitere Emissionen im Volumen von insgesamt 1,3 Mrd € in drei separaten Tranchen. Die begebenen Tranchen bewegten sich in der Größenordnung zwischen 300 Mio € bis 1,25 Mrd € mit Kupons zwischen 0,000% bis 1,250% sowie Laufzeiten von zwei, drei, vier, acht und zwölf Jahren. Begeben wurden die Anleihen durch die TRATON Finance Luxembourg S.A. Alle Anleihen wurden am regulierten Markt der Luxemburger Börse notiert.

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



### TRATON-Grundkapital

Das Grundkapital der TRATON SE betrug am Ende des Geschäftsjahres 2021 unverändert 500 Mio €. Dieses ist in 500.000.000 Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag) jeweils mit einem anteiligen rechnerischen Betrag von 1,00 € eingeteilt. Alle Aktien haben eine volle Dividendenberechtigung in Euro.

#### BASISDATEN DER TRATON-AKTIE

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

### TRATON-Investor-Relations-Aktivitäten

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

Am 30. Juni 2021 fand die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE wie im Vorjahr ohne physische Präsenz der Aktionäre und ihrer Bevollmächtigten in München statt. Bei dem virtuell abgehaltenen Aktionärstreffen haben etwa 280 Aktionäre teilgenommen.

### TRATON-Investor-Relations-Informationen

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

#### KENNZAHLEN DER TRATON-AKTIE

	2021	2020
Ergebnis je Aktie der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert)	0,91	-0,20
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) <sup>1</sup>	24,3	n.a.
Dividende pro Aktie (in €) <sup>2</sup>	0,50	0,25
Dividendenrendite (in %) <sup>3</sup>	2,3	1,1
Ausschüttungsquote (in %)	55%	n.a.
Xetra (in €)		
Jahresschlusskurs	22,14	22,61
Jahresdurchschnittskurs	24,25	18,18
Jahreshöchstkurs	28,40	24,15
Jahrestiefstkurs	19,92	11,23
Nasdaq Stockholm (in SEK)		
Jahresschlusskurs	229,00	233,55
Jahresdurchschnittskurs	245,87	190,35
Jahreshöchstkurs	286,00	254,85
Jahrestiefstkurs	205,00	123,98
Anzahl der Aktien (Mio Stück) <sup>4</sup>	500	500
Marktkapitalisierung (in Mrd €) <sup>4</sup>	11,1	11,3

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

2 für 2021: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2022; für 2020: in 2021 ausgeschüttete Dividende

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

4 Stand am 31. Dezember 2021

## Neue Strategie: TRATON Way Forward

Die TRATON GROUP hat im Jahr 2021 wesentliche Meilensteine ihrer Global-Champion-Strategie erreicht und sich Zugang zum wichtigen nordamerikanischen Markt verschafft. Gelungen ist dies durch den erfolgreichen Zusammenschluss mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar. Der fortschreitende Klimawandel, die wachsende Bedeutung von Nachhaltigkeit, die Dekarbonisierung und die Digitalisierung stellen TRATON heute vor gänzlich andere Herausforderungen als vor sechs Jahren, als das Unternehmen in der neuen Form eigenständig gestartet ist. Dies bietet aber auch neue Chancen. Darauf hat sich die TRATON GROUP nunmehr mit einem neuen Strategierahmen ausgerichtet. Die Eckpfeiler der neuen Strategie „TRATON Way Forward“ wurden erstmals auf der virtuellen Hauptversammlung der TRATON SE 2021 präsentiert. Im Rahmen der neuen Strategie hat sich TRATON dazu verpflichtet, die Betriebsabläufe unabhängig von konkreten Unternehmensentscheidungen stets nachhaltig und verantwortungsbewusst auszugestalten.

Mit dem Ziel „Transforming Transportation“ rückt TRATON mit der neuen Strategie die folgenden drei Elemente in den Fokus: (1) Verantwortungsvolles Unternehmen, (2) Wertschöpfung und (3) TRATON Accelerated!.



### (1) Verantwortungsvolles Unternehmen

Die TRATON GROUP wird in jeder Hinsicht ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen sein. Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft werden dabei eine tragende Rolle spielen. Gemeinsam mit unseren Marken arbeiten wir intensiv an unserer Vision, den Transport nachhaltig zu verändern. Unser Ziel ist es, über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte einen maximalen Nutzen für unsere Kunden und die Gesellschaft zu schaffen. TRATON will seine Umweltziele erreichen sowie Verantwortungsbewusstsein und eine nachhaltige Vorgehensweise in Bezug auf Menschen, Mitarbeiter, Kunden, Zulieferer und strategische Partner stärken. Verantwortungsbewusstsein genießt Top-Priorität und soll stets unser Handeln bestimmen.

Ein Beispiel für dieses gestärkte Verantwortungsbewusstsein der TRATON GROUP ist die geplante Gründung eines Lade-Joint-Ventures gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group. Gemeinsame Investitionen in Höhe von 500 Mio € für den Bau von mehr als 1.700 Ladestationen für Lkw und Reisebusse in den kommenden fünf Jahren gehören zu den Schlüsselfaktoren für den Ausbau der Elektromobilität. Der Joint-Venture-Vertrag wurde am 15. Dezember 2021 unterzeichnet. Die Gründung des Joint Ventures unterliegt behördlichen Genehmigungen.

Verantwortungsvolles Unternehmen schließt darüber hinaus eine Unternehmenskultur ein, die auf Pluralismus und Inklusion ausgerichtet ist. Pluralismus geht dabei über den allgemein geläufigen Diversitätsgedanken hinaus. TRATON möchte ganz bewusst verstärkt Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen, Bildungsschwerpunkten und Persönlichkeiten zusammenbringen. Darüber hinaus setzt das Unternehmen verstärkt auf ethische Grundsätze in der Unternehmensführung, um verantwortungsvoll agieren zu können.

## (2) Wertschöpfung

Das zweite Element der neuen Strategie ist Wertschöpfung. Der Fokus liegt darauf, nachhaltig den Wert für die Interessensgruppen der TRATON GROUP zu steigern. Dazu sollen weitere Ertragsquellen und wichtige Märkte erschlossen werden. Darüber hinaus wird auf eine weitere Stärkung aller TRATON-Marken abgezielt. Jede Marke arbeitet an der Erfüllung eines klar definierten Renditeziels. MAN erfährt eine umfassende Umstrukturierung, um zukünftig ebenfalls mit nachhaltiger Profitabilität zu den Zielen der Gruppe beitragen zu können.

Des Weiteren soll Navistar zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial Services Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz des größten Händler- und Service-Netzwerks auf dem nordamerikanischen Markt, über das Navistar schon heute verfügt.

Im Sinne der weltweiten Expansion wird außerdem in Asien die wichtigste Lücke in der globalen Positionierung der TRATON GROUP geschlossen. China ist der größte Nutzfahrzeugmarkt der Welt. Weltweit werden mehr als die Hälfte aller Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 15 t an Kunden in China verkauft. Flottenkunden in China interessieren sich zunehmend für höherwertige Fahrzeuge. Ihre Erwartungen in puncto Effizienz und Sicherheit steigen. Diesen Anforderungen möchte TRATON mit entsprechenden Investitionen vor Ort gerecht werden. So wird Scania in Rugao, 150 Kilometer nordwestlich von Schanghai, einen Produktionsstandort für die TRATON GROUP errichten. Mit dem Aufbau der Produktion wird bereits 2022 begonnen.

## (3) TRATON Accelerated!

Das dritte Element der neuen TRATON-Strategie ist besonders vorausschauend: TRATON möchte in Zukunft im Ökosystem Transport und Logistik aktiv gestalten. Dazu wird das Unternehmen neue Geschäftsmodelle und Partnerschaften etablieren, die in einer von Elektrifizierung, autonomem Fahren und Vernetzung geprägten Welt Mehrwert schaffen. Die TRATON GROUP erweitert ihre Sicht auf Logistik und Digitalisierung. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, die richtigen Fähigkeiten und Partnerschaften auszubauen, um die Transformation der Branche gestalten zu können.

Alle drei Elemente von „TRATON Way Forward“ greifen ineinander. Gemeinsam bilden sie die neue Strategie, mit der die TRATON GROUP ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen formt, Wert schafft und den Weg in eine nachhaltige Zukunft einschlägt. Mit der Global-Champion-Strategie hat TRATON 2015 den Grundstein für diese Transformation gelegt. Jetzt startet das Unternehmen in die nächste Phase seiner Zukunft.



## Highlights des Jahres 2021

Auf allen drei Feldern der neuen Unternehmensstrategie hat die TRATON GROUP im Jahr 2021 Erfolge erzielt.

### Verantwortungsvolles Unternehmen

Für die TRATON GROUP steht außer Frage, dass die Zukunft des Transports elektrisch ist. Um TRATON bei der E-Mobilität in Führung zu bringen, fließen von 2021 bis zum Jahr 2026 insgesamt 2,6 Mrd € in Forschung und Entwicklung für die E-Mobilität. Gleichzeitig fährt TRATON die Investitionen in konventionelle Antriebe zurück, und zwar auf weniger als ein Fünftel der Aufwendungen für Produktentwicklung im Jahr 2026.

Unabdingbare Voraussetzung für den elektrischen Erfolg ist eine verlässliche Infrastruktur. Die geplante Gründung des Joint-Ventures der TRATON GROUP mit Daimler Truck und der Volvo Group zum Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für Lkw und Busse in Europa, die im Dezember 2021 vereinbart wurde, wird die Initialzündung für den batterieelektrischen Transport sein.

Die TRATON GROUP ist zudem seit November 2021 Teilnehmer im UN Global Compact. Die weltweit größte und wichtigste Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung hat die Aufnahme bestätigt. Umweltbewusstes Wirtschaften und das Einhalten der Grundrechte sind essentiell, um die Globalisierung sozial und ökonomisch zu prägen. Darauf verpflichtet sich die TRATON GROUP als Mitglied des UN Global Compact.

### Wertschöpfung

Mit der vollständigen Übernahme von Navistar konnte 2021 ein wichtiger Schritt zur Erschließung neuer Ertragsquellen und Märkte realisiert werden. Parallel richtet TRATON die Strategie nun stärker auf Asien aus. Scania wird der erste westliche Lkw-Hersteller mit einer völlig eigenständigen Produktion in China sein. Ein wichtiger Schritt für die TRATON GROUP.

Eine bessere Performance der Gruppe ermöglicht auch der erfolgreiche Squeeze Out der Minderheitsaktionäre der MAN SE, die eine angemessene Barabfindung erhalten haben. Die MAN SE wurde auf die TRATON SE verschmolzen und von der Börse genommen. Infolge der Verschmelzung wurden insbesondere die MAN Truck & Bus SE sowie die Scania AB zu 100%-igen unmittelbaren Töchtern der TRATON SE. TRATON kann dadurch die Gesamtkonzernstruktur noch effizienter gestalten.

### TRATON Accelerated!

TRATON möchte neue Geschäftsmodelle und wertschöpfende Partnerschaften etablieren. Dazu wird der Fokus auf Logistik und Digitalisierung erweitert. Testfahrten auf Stufe 4 von insgesamt fünf Stufen des autonomen Fahrens haben 2021 in Schweden begonnen. Das Fahrzeug fährt auf einer ausgewählten Autobahnstrecke autonom, wobei aus Sicherheitsgründen ein Fahrer an Board ist.

### Scania

Scania hat im Jahr 2021 weitere wichtige Schritte hin zu nachhaltigem Transport gemacht. Der schwedische Nutzfahrzeughersteller hat sich dem Climate Pledge angeschlossen und gehört nun zu den Unternehmen, die sich verpflichten, im Jahr 2040 netto keine CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr zu verursachen – zehn Jahre vor dem Zeitplan des Pariser Abkommens. Die Verpflichtung zum Climate Pledge bedeutet, dass Scania sich zu drei Handlungsgrundsätzen bekennt: Treibhausgasemissionen werden regelmäßig gemessen und über die Ergebnisse berichtet. Dekarbonisierungsstrategien im Einklang mit dem Pariser Abkommen werden durch konkrete geschäftliche Veränderungen und Innovationen umgesetzt – einschließlich Effizienzsteigerungen, dem Einsatz erneuerbarer Energien und von weniger Material. Kohlenstoffemissionen werden vermieden und alle verbleibenden Emissionen durch zusätzliche, quantifizierbare, reale, dauerhafte und sozial nützliche Kompensationen neutralisiert.

Scania hat sich zudem freiwillig zu einer Senkung der durch seine Fahrzeuge verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 % bis zum Jahr 2025 verpflichtet. Dabei dient das Emissionsniveau von 2015 als Referenzwert. Eine wichtige Rolle bei der Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen spielt auch die neue Motorenplattform für Euro 6-Fahrzeuge mit einer Leistung von 420 bis 560 PS, die Scania zum Jahresende 2021 vorgestellt hat. Als erste Marke der TRATON GROUP führt Scania damit den gruppenweiten 13-Liter-Motor ein, den sogenannten Common Base Engine (CBE). Der CBE ist äußerst effizient und erreicht eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 8 % gegenüber dem Vorgängermodell. Der neue 13-Liter-Motor wird sukzessive auch von den weiteren Marken der TRATON GROUP eingeführt und ermöglicht dadurch Synergien.

Auch auf dem Zukunftsfeld des autonomen Fahrens hat Scania 2021 Erfolge erzielt. Von der schwedischen Verkehrsbehörde wurde die Genehmigung erteilt, selbstfahrende Lkw auf der Autobahn E4 zwischen Södertälje und Jönköping zu testen. Zwei Scania-Lkw sind nun – ausgestattet mit Technologie von TuSimple – auf der fast 300 km langen Strecke unterwegs. Zudem hat Scania Growth Capital, der Corporate-Venture-Capital-Fonds des Unternehmens, in ein führendes Start-up aus dem wichtigen Technologiebereich LiDAR (Light Detection and Ranging) investiert. Das Unternehmen entwickelt und produziert Sensoren für LiDAR-Systeme der nächsten Generation, die eine Voraussetzung für das Erreichen eines höheren Automatisierungsgrades von Fahrzeugen sind.

## MAN

MAN Truck & Bus hat bei der Restrukturierung des Unternehmens im Jahr 2021 wichtige Meilensteine erreicht. Ende Januar einigten sich Vorstand und Arbeitnehmervertreter auf ein Maßnahmenpaket zur Ergebnisverbesserung in Höhe von bis zu 1,7 Mrd €. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet die vereinbarte Neuaufstellung des Produktions- und Entwicklungsnetzwerks mit starkem Fokus auf Zukunftstechnologien. Im polnischen Nie-

polmice hat das Unternehmen begonnen, sein Werk im Rahmen einer Investition in Höhe von rund 130 Mio € auszubauen. Im Geschäftsjahr 2022 soll sich die Produktionskapazität nahezu verdreifachen auf dann rund 300 Lkw und Fahrerhäuser pro Tag der leichten, mittleren und schweren Baureihe. Im Gegenzug begannen im Werk in München die Vorbereitungen auf die Elektromobilität. Bei der Entwicklung effizienterer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge ist MAN Truck & Bus 2021 vorangekommen. Die Eröffnung des MAN eMobility Centers am Stammsitz München war der Startschuss für die industrielle Fertigung batterieelektrisch angetriebener Lkw. Hier erfolgt der gesamte Produktionsablauf elektrischer Lkw einschließlich der Inbetriebnahme des Fahrzeugs. Zusätzlich erlernen die Mitarbeiter dort Prozessschritte und notwendige Fähigkeiten für die Montage von Elektro-Lkw am Serienband.

Beim Aufbau der Engineering-Kapazitäten für Ankara und Pune liegt MAN etwa ein Jahr vor der ursprünglichen Planung. Das Unternehmen ist zudem dabei, wesentliche Teile der IT in Lissabon zusammenzuführen. Für die MAN-Betriebsstätte in Plauen wurde mit dem Sonderfahrzeughersteller BINZ aus dem thüringischen Ilmenau ein Käufer gefunden, der den Mitarbeitern eine Zukunftsperspektive aufzeigt. Für das Nutzfahrzeugwerk im österreichischen Steyr konnte nach intensiven Verhandlungen ebenfalls eine zukunftsorientierte Lösung gefunden werden. Die MAN Truck & Bus SE hat sich mit der WSA Beteiligungs GmbH auf den Verkauf aller Anteile an der MAN Truck & Bus Österreich GmbH geeinigt. Damit bleiben in sehr großem Umfang Arbeitsplätze in der Region Steyr erhalten.

Für einen zukunftsweisenden Neubau von MAN Truck & Bus in Nürnberg erfolgte 2021 der erste Spatenstich. Dort wird ab 2024 der neue 13-Liter-Dieselmotor gefertigt. Der in der TRATON GROUP entwickelte hocheffiziente Selbstzünder bildet technisch und strategisch die Brücke zu den elektrifizierten Antrieben der Zukunft.

Die gesamte Neuaufstellung des Unternehmens erfolgt auf Grundlage der „NewMAN“-Strategie. Sie zielt unter anderem darauf ab, dass das Unternehmen eine Operative Rendite von 8 % über einen gesamten Geschäftszyklus erwirtschaftet. Dazu sind u. a. strukturelle Personalmaßnahmen entlang der demografischen Kurve mit der Arbeitnehmerseite vereinbart und eine signifikante Reduktion der Materialkosten angestoßen worden. Verwaltungs- und Supportfunktionen sollen verschlankt und 3.500 Stellen in Deutschland sozialverträglich abgebaut werden. Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist das Unternehmen bei dieser strategisch notwendigen Maßnahme zur Neuausrichtung von MAN gut vorangekommen.

Ein wesentlicher Bestandteil der neuen Unternehmensstrategie ist auch die Nachhaltigkeit. Dies wird MAN auch in konkreten Zielen zur Reduktion von Treibhausgasen festhalten. MAN ist der Science-Based-Targets-Initiative beigetreten und verpflichtet sich damit, verbindliche und wissenschaftsbasierte Ziele zur Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen zu definieren.

Auch bei den Produkten konnte MAN im Jahr 2021 wichtige Erfolge verbuchen. Die neue Truckgeneration erhielt weitere Ausstattungsvarianten und wurde z. B. durch das Spiegelersatzsystem OptiView digitaler, sicherer und effizienter. Im Busbereich stellte MAN mit dem Lion's City LE eine Lösung vor, die die Vorzüge von Low Floor- und Überlandbussen in einem modernen, attraktiven Fahrzeug kombiniert. Nutzfahrzeuge von MAN wurden erneut von internationalen Expertenjurs prämiert, u. a. der NEOPLAN Cityliner zum Coach of the Year und der MAN TGX zum Sustainable Truck of the Year.

### Navistar

Seit dem 1. Juli 2021 ist Navistar neues Mitglied der TRATON-Familie. Navistar fügt sich strategisch sehr gut in die Ausrichtung der TRATON GROUP und geht den Weg in Richtung Elektromobilität konsequent weiter. Den international bekannten Schulbus der CE-Serie der Navistar-Busmarke IC Bus gibt es bereits als Elektromodell, das großen Zuspruch bei Kunden erfährt. Mehr als 100 elektrisch betriebene Schulbusse wurden mittlerweile bestellt. Auch nach Kanada wurde das Modell schon ausgeliefert.

Im Segment der mittelschweren Lkw bietet Navistar's Lkw-Marke International ihren Kunden ein Elektromodell an, die Ende August 2021 eingeführte eMV-Serie. Die Marke hat zudem ein spezialisiertes NEXT eMobility Solutions Team, das die nahtlose Integration von Elektrofahrzeugen in die Flotten der Kunden sicherstellt. Fünf der ersten voll batterieelektrischen Lkw der eMV-Serie werden an den großen Leasinganbieter Penske Truck Leasing geliefert.

### Volkswagen Caminhões e Ônibus

Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) feierte 2021 das 40-jährige Bestehen der erfolgreichen Nutzfahrzeugmarke, die bereits mehr als eine Million Fahrzeuge produziert hat. Um diesen Erfolg auch im Zeitalter alternativer Antriebe fortsetzen zu können, hat VWCO für den Zeitraum bis zum Jahr 2025 Investitionen in Höhe von 2 Mrd BRL beschlossen. Am Markt ist VWCO mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bereits erfolgreich. Im Jahr 2021 wurden die ersten Fahrzeuge des e-Delivery an den internationalen Getränkekonzern Ambev ausgeliefert, als Bestandteil einer ersten Serie von 100 Einheiten. Ambev beabsichtigt, im Jahr 2025 in seiner Flotte 1.600 Elektro-Lkw von VWCO einzusetzen.



# Zusammengefasster Lagebericht

<b>Zusammengefasster Lagebericht der TRATON SE, München, vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021</b>	<b>31</b>		
<b>Grundlagen der TRATON GROUP</b>	<b>32</b>		
1. Geschäftstätigkeit und Organisation	32		
2. Navistar Erwerb	32		
3. Veränderungen an der Konzernstruktur und Anpassung der Vorjahreszahlen	33		
4. Forschung und Entwicklung	34		
5. Finanzielle Steuerung	35		
<b>Wirtschaftsbericht</b>	<b>38</b>		
1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	38		
2. Wechselkurse	41		
3. Marktumfeld	41	<b>Prognose-, Chancen- und Risikobericht</b>	<b>67</b>
4. Zielerreichung 2021	42	1. Prognosebericht	67
5. Ertragslage	44	2. Chancen- und Risikobericht (enthält den Bericht , nach § 289 Abs. 4 HGB)	69
6. Finanzlage	51	<b>Ereignisse nach dem 31. Dezember 2021</b>	<b>81</b>
7. Vermögenslage	60	<b>Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2021</b>	<b>82</b>
8. Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	62	1. Erklärung zur Unternehmensführung	82
<b>TRATON SE (HGB)</b>	<b>63</b>	2. Nichtfinanzielle Konzernklärung	89
1. Geschäftsverlauf	63	3. Abhängigkeitsbericht	100
2. Ertragslage	65	4. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB	101
3. Vermögens- und Finanzlage	66		
4. Chancen und Risiken	66		
5. Prognosebericht	67		

# ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DER TRATON SE, MÜNCHEN, VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2021

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

## Grundlagen der TRATON GROUP

### 1. Geschäftstätigkeit und Organisation

Die TRATON GROUP gehört zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Angebot umfasst Lkw, Busse und leichte Nutzfahrzeuge. Die Gruppe hat den Anspruch, den Transport neu zu erfinden – mit ihren Produkten, ihren Dienstleistungen und als Partner ihrer Kunden. Für TRATON gehört zu nachhaltigem wirtschaftlichen Wachstum auch immer ein respektvoller Umgang mit Mensch und Natur.

Die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP gliedert sich in die zwei Geschäftsfelder Industriegeschäft (TRATON Operations) und Finanzdienstleistungen (TRATON Financial Services). TRATON Operations enthält die vier Segmente Scania Vehicles & Services (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Scania), MAN Truck & Bus (Bezeichnung als Unternehmensmarke: MAN), Navistar Sales & Services (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Navistar) und Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO). Das Geschäftsfeld und Segment TRATON Financial Services besteht aus Scania Financial Services und Navistar Financial Services. Diese bieten den Kunden ein breites Spektrum an Finanzdienstleistungen, darunter Händler- und Kundenfinanzierungen, Leasing- und Versicherungsprodukte. Die Holding-Aktivitäten sind unter Corporate Items erfasst. Insgesamt arbeiten 97.200 Menschen für die TRATON GROUP.

Die Unternehmensmarken der TRATON GROUP sind klar positioniert:

- Scania ist als Premium-Innovationsführer für nachhaltige Transportlösungen positioniert.
- MAN ist ein verlässlicher Business-Partner, der es sich zum Ziel gesetzt hat, das Geschäft seiner Kunden zu vereinfachen. Dazu hält MAN ein Komplettangebot vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw bereit.
- Navistar produziert Lkw unter der Marke International sowie Busse unter der Marke IC Bus und verkauft zudem Motoren und Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen mittels Handelspartnern in den USA und in Kanada.
- VWCO bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte in Lateinamerika und Afrika.

Elementarer Teil des Geschäftszwecks des Konzerns ist die Steuerung und Weiterentwicklung einer vernetzten und leistungsfähigen Organisation, die stärker ist als die Summe ihrer Teile. Die TRATON GROUP wurde deshalb mit einer klaren Matrix-Organisation aufgestellt. Geführt wird das Unternehmen von einem erfahrenen Vorstandsteam, das sich aus den Gruppenfunktionen Chief Executive Officer (CEO), Chief Financial Officer (CFO), Chief Human Resources Officer (CHRO) und den CEOs von Scania, MAN, Navistar und VWCO zusammensetzt.

Die Kernbereiche der TRATON GROUP sind auf die Standorte München/Deutschland und Södertälje/Schweden verteilt. Weitere wichtige Standorte sind Lisle in Illinois/USA, Hauptsitz von Navistar, sowie São Paulo in Brasilien, Hauptsitz von VWCO. In Södertälje werden zusätzlich zur Forschung und Entwicklung auch der Einkauf, die strategische Produktplanung sowie die Produktionssteuerung für die TRATON GROUP koordiniert.

### 2. Navistar Erwerb

Die TRATON GROUP hieß zum 1. Juli 2021 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 nord-amerikanischen Markt und stellte 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 Mährescher 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 kleinerer Hersteller von Landmaschinen gegründet. Nach 155 Jahren im Landmaschinen-geschäft 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.

Navistar Sales & Services 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 Sales & Services werden in unserer Berichterstattung als eigenes Segment gezeigt.

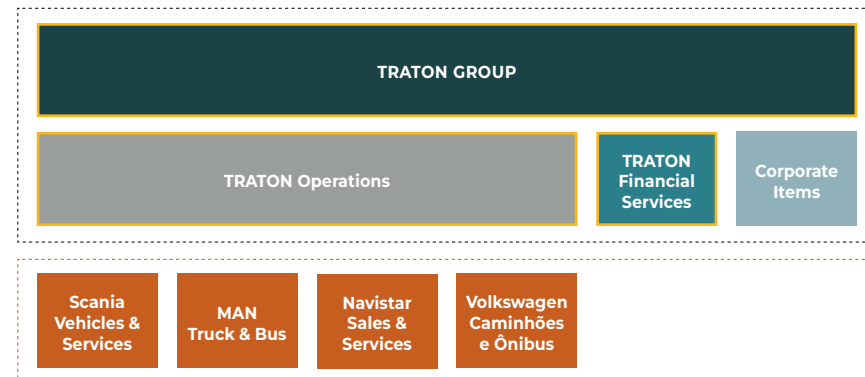
Daneben bietet Navistar seinen Kunden in den USA, in Kanada und Mexiko eine Reihe von Finanzdienstleistungen wie die Finanzierung oder das Leasing von Navistar-Produkten. Navistar Capital, ein Programm der BMO Harris Bank N.A. und der Bank of Montreal (gemeinsam BMO), ist Navistar's bevorzugte Lösung 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 TRATON Financial Services gezeigt.

Der Kaufpreis für den Erwerb der ausstehenden Anteile am 1. Juli 2021 betrug 3,1 Mrd € (3,7 Mrd USD). Die TRATON SE hat zur Finanzierung der Akquisition Kredite aufgenommen (siehe Anhangsangabe „41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ im Konzernabschluss) und vorhandene flüssige Mittel und Geldanlagen bei der Volkswagen AG verwendet.

In den nachfolgenden Kapiteln wird Navistar ab dem 1. Juli 2021 berücksichtigt. Unsere berichteten Leistungsindikatoren sind durch die Konsolidierung von Navistar beeinflusst und dadurch nicht direkt vergleichbar mit den Vorjahreswerten.

### 3. Veränderungen an der Konzernstruktur und Anpassung der Vorjahreszahlen

Im Zuge der Übernahme von Navistar wurde die Struktur der TRATON GROUP auf die aktuellen Größenverhältnisse der verschiedenen bisherigen Operativen Einheiten neu abgestimmt. Dadurch weisen wir die Aktivitäten unserer Operativen Einheiten Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus, Navistar Sales & Services und Volkswagen Caminhões e Ônibus jeweils in einem eigenen Segment aus. Diese vier Segmente werden im zusammengefassten Lagebericht als Geschäftsfeld TRATON Operations gebündelt analysiert. Daneben berichten wir über unsere Finanzierungsaktivitäten weiterhin im Segment TRATON Financial Services, das das Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania Financial Services und Navistar Financial Services umfasst. Unter Corporate Items weisen wir die Aktivitäten und Dienstleistungen der TRATON Holding, Beteiligungen, Konsolidierungseffekte zwischen den Geschäftsfeldern sowie die Effekte aus Kaufpreisalokationen (PPA) im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments aus.





Im Zuge der Neuaufstellung der Berichtsstruktur haben wir eine segmentbezogene Analyse der Ertragslage sowie der Investitionen in den Lagebericht aufgenommen. Weitere Analysen gehen auf das Geschäftsfeld TRATON Operations ein und umfassen somit das operative Geschäft ohne die Aktivitäten der Konzernzentrale. Leistungsindikatoren, die bisher für Industrial Business veröffentlicht wurden, werden durch Leistungsindikatoren von TRATON Operations ersetzt. Die dargestellten Zahlen des Vorjahres wurden entsprechend angepasst.

#### 4. Forschung und Entwicklung

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

Im Geschäftsjahr 2021 beliefen sich die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten in der TRATON GROUP auf 1,5 Mrd € (1,2 Mrd €), inklusive erstmaliger Berücksichtigung von Navistar im 2. Halbjahr mit 141 Mio €. Sie lagen damit über dem Niveau des Vorjahres. Im Jahr 2020 wurden die Forschungs- und Entwicklungsausgaben aufgrund der COVID-19-Pandemie priorisiert. Die Erhöhung gegenüber 2020 stellte eine Rückkehr auf das Niveau des Jahres 2019 dar.

Die TRATON GROUP hat auch im Berichtsjahr 2021 mit Priorität an der Elektrifizierung des Produktportfolios aller ihrer Marken gearbeitet. Darüber hinaus war die Fertigstellung und Integration des neuen 13-Liter-Antriebsstrangs ein wesentlicher Fokus in der Entwicklung.

Scania setzte sich im Rahmen der Science Based Targets Initiative (SBTi) Ziele zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Neben einer verbesserten Energieeffizienz konventioneller Antriebe tragen erneuerbare Kraftstoffe und die Elektrifizierung des Produktportfolios zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Im Geschäftsjahr 2021 hat sich Scania darüber hinaus im Rahmen der UN Climate Change Conference verpflichtet, bis 2030 mindestens einen 30 %-igen Anteil von Null-Emissions-Fahrzeugen am Gesamtumsatz zu erreichen. An diesen Zielen sind die F&E-Aktivitäten bei Scania primär ausgerichtet.

Einen erheblichen Beitrag zur Effizienzsteigerung bei konventionellen Lkw leistet der neue 13-Liter-Antriebsstrang. Scania stellte diesen im November 2021, zusammen mit einem verbesserten, modular aufgebauten Chassis, neuen Dieseltanks, die einen besser nutzbaren Tankinhalt bieten, und neuen Achsen, als „Scania Super“ vor. Dieser neue Antriebs-

strang bietet eine bis zu 8 % verbesserte Kraftstoffeffizienz gegenüber den bisherigen Modellen. Scania arbeitet weiterhin nachdrücklich an der schrittweisen Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios. Beispielsweise wird in Zusammenarbeit mit dem Kunden Svenska Cellulosa (SCA) zurzeit ein elektrischer Holztransporter mit einem Gesamtgewicht von bis zu 80 Tonnen entwickelt.

MAN Truck & Bus arbeitet mit Priorität weiter daran, das Portfolio an batterieelektrischen Lkw um schwere Modelle für den Langstreckeneinsatz zu erweitern. So fährt der MAN eTGM bereits zu 100 % elektrisch. Er ist für klimafreundlichen und besonders energie- und kosteneffizienten Einsatz im innerstädtischen Waren- und Lieferverkehr gedacht. Bei Stadtbussen verfügt MAN mit dem Lion's City 12 E (Solobus, 12 Meter Länge) und der längeren Gelenkbusversion, dem Lion's City 18 E, bereits über elektrische Modelle.

Navistar brachte eine neue Version seines A26-Motors auf den Markt, die eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bietet und führte darüber hinaus mit dem International eMV einen voll-elektrischen mittelschweren Lkw ein.

Volkswagen Caminhões e Ônibus begann im Geschäftsjahr 2021 mit der Serienproduktion des batterieelektrischen Modells e-Delivery. Er bietet eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern und eine Nutzlast von bis zu 9,1 Tonnen und ist für den städtischen Verteilerverkehr konzipiert.

Der Trend hin zu alternativen Antrieben gewinnt weiter an Geschwindigkeit. TRATON hat sich entsprechend aufgestellt: Wir wollen hier eine Führungsposition einnehmen. Der Klimaschutz ist für uns ein elementares Ziel. Dieser Anspruch manifestiert sich auch in unserer Planung. Im Zeitraum 2021 bis 2026 planen wir, insgesamt 2,6 Mrd € in die Elektromobilität zu investieren und damit den Anteil der Elektromobilität an unseren Produktentwicklungsbudgets erheblich zu erhöhen. Die Aufwendungen für konventionelle Antriebe werden entsprechend sinken.

Auf dem wichtigen Zukunftsfeld „Autonomes Fahren“ arbeiten wir zusammen mit unserem Partner TuSimple Holdings Inc., San Diego/USA (TuSimple) an der Entwicklung autonom fahrender Lkw. Der Hub2Hub Testbetrieb zweier autonomer Scania-Lkw der Stufe 4 wurde aufgenommen, die Lkw fahren selbstständig die Strecke zwischen Södertälje und Jönköping auf der Autobahn E4 in Schweden.

In einer Kooperation der MAN Truck & Bus mit der Hamburger Hafen und Logistik GmbH (HHLA) wurden Praxistestfahrten durchgeführt, bei denen mit elektronischen Automatisierungssystemen ausgestattete Prototypen-Lkw im Regelbetrieb autonom über das Terminalgelände im Hamburger Hafen fahren und selbstständig rückwärts in die richtige Parkposition rangierten.

Die TRATON GROUP hat 2016 ihre digitale Marke RIO gegründet, eine offene, cloudbasierte Lösung für das gesamte Transport- und Logistikökosystem. RIO bietet ein Paket an digitalen Dienstleistungen, das sämtliche Akteure in der Lieferkette auf einer offenen Plattform miteinander verbindet. Bei RIO handelt es sich um eine Lösung, die herstellerunabhängig in jedem Fahrzeug zum Einsatz kommen kann. Im Berichtsjahr 2021 ist RIO eine Kooperation mit ZF Friedrichshafen AG eingegangen. Zukünftig sind die ZF Telematiksysteme mit RIO kompatibel, ein Vorteil für Mischflotten, die Soft- und Hardware beider Firmen nutzen. Durch die strategische Übernahme von Loom Technologies, die am 6. Dezember 2021 abgeschlossen wurde, wird nun auch das Transport Management-System-Cartright integriert.

Die Integration aller technischen Lösungen in einen markenübergreifenden modularen Baukasten bildet das Fundament aller Entwicklungstätigkeiten. Durch das Bündeln unserer Aktivitäten und die Angleichung an gemeinsame Schnittstellen können wir allen Kunden unserer Marken maßgeschneiderte Lösungen anbieten und dabei Synergien realisieren.

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

#### FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG BEI TRATON OPERATIONS IN ZAHLEN

in Mio €	2021	2020	Veränderung
Primäre F&E-Kosten	1.462	1.154	308
davon aktivierte Entwicklungskosten	468	316	152
Aktivierungsquote (in %)	32,0	27,4	4,6 ppt
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	299	265	33
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.292	1.103	189
Umsatzerlöse TRATON Operations	30.103	22.152	7.951
Primäre F&E-Kosten	1.462	1.154	308
F&E-Quote (in %)	4,9	5,2	-0,4 ppt
F&E-Mitarbeiter (Stand 31.12.)	8.702	7.328	1.374

#### 5. Finanzielle Steuerung

##### STEUERUNGSPROZESS IN DER TRATON GROUP

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

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

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

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

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

#### BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

Für das Geschäftsjahr 2021 sind die folgenden bedeutsamsten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren für die TRATON GROUP und TRATON Operations definiert:

- Absatz
- Umsatz
- Operative Rendite
- Kapitalrendite (Return on Investment) bei TRATON Operations
- Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten bei TRATON Operations
- Sachinvestitionen bei TRATON Operations
- Netto-Cashflow bei TRATON Operations

Der bisher berichtete Leistungsindikator Cash Conversion Rate verlor aufgrund der Restrukturierung von MAN Truck & Bus an Aussagekraft. Stattdessen wird der Netto-Cashflow als Leistungsindikator berücksichtigt. Darüber hinaus wird ab dem Geschäftsjahr 2021 das EBITDA (bereinigt) als weiterer Leistungsindikator für TRATON Operations beschrieben sowie die Eigenkapitalrendite für TRATON FS berichtet.

Für das Geschäftsjahr 2022 sind die folgenden bedeutsamsten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren für die TRATON GROUP und TRATON Operations definiert:

- Absatz
- Umsatz
- Operative Rendite (bereinigt)
- Kapitalrendite (Return on Investment) bei TRATON Operations
- Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten bei TRATON Operations
- Sachinvestitionen bei TRATON Operations
- Netto-Cashflow bei TRATON Operations

Im Geschäftsjahr 2022 wird die Operative Rendite (bereinigt) als bedeutsamer Leistungsindikator berichtet. Die Operative Rendite als solche wird hingegen nicht mehr als bedeutsamer Leistungsindikator berücksichtigt. Grund dieser Änderung ist die Fokussierung der Operativen Rendite (bereinigt) auf den üblichen Geschäftsverlauf der TRATON GROUP im Vergleich zur Operativen Rendite.

#### LEISTUNGSINDIKATOREN DER TRATON GROUP

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

#### Bedeutsamste Leistungsindikatoren auf Konzernebene

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

#### Absatz

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

### Umsatz

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

### Operative Rendite (bis 2021)

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.

### Operative Rendite (bereinigt) (ab 2022)

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

Für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses werden Bereinigungen berücksichtigt.

Diese Bereinigungen umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können. Darunter fallen insbesondere Kosten für Restrukturierungs- und Strukturmaßnahmen sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP.

### Bedeutsamste Leistungsindikatoren für TRATON Operations

Über die Spitzenkennzahlen auf Konzernebene hinaus sind nachfolgende Spitzenkennzahlen zur Steuerung von TRATON Operations definiert.

### Kapitalrendite (Return on Investment)

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

In die Berechnung der Kapitalrendite fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Zusätzlich zum Operativen Ergebnis von TRATON Operations werden das Operative Ergebnis der TRATON Holding, Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und der TRATON Holding sowie Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen bezogen auf TRATON Operations berücksichtigt. Darauf wird pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% angewendet. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Da das Konzept nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement sowie aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst. Die Berechnungslogik entspricht der Systematik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet. Eine Berechnung erfolgt nur auf Jahresbasis.

### Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten

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

### Sachinvestitionen

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

### Netto-Cashflow

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



## Weitere Leistungsindikatoren

### Operative Rendite (ab 2022)

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.

### 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.

### EBITDA (bereinigt)

Das EBITDA (bereinigt) (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) gibt die betriebliche Leistung im Geschäftsfeld TRATON Operations vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes wieder. Da Abschreibungen von den gewählten Bilanzierungsmethoden, den Buchwerten, der Kapitalstruktur und der Methode, wie der Vermögenswert erworben wurde, abhängen können, wird das EBITDA (bereinigt) insbesondere als Leistungsindikator für unternehmensübergreifende Vergleiche herangezogen. Die Bereinigungen im Operativen Ergebnis werden ebenso berücksichtigt, um das EBITDA (bereinigt) zu ermitteln.

### Eigenkapitalquote bei TRATON Operations und TRATON Financial Services

Die Eigenkapitalquote gibt den Anteil an, mit dem die Aktiva durch Eigenkapital gedeckt sind. Für die Geschäftsfelder wird sie aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds ermittelt.

### Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services

Die Eigenkapitalrendite gibt die Rentabilität des eingesetzten Kapitals an. Sie berechnet sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Steuern zum durchschnittlichen Eigenkapital. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Eigenkapital zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

## Wirtschaftsbericht

### 1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

#### WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende 2019 wurden in China erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. Die Zahl der infizierten Personen entwickelte sich im Verlauf des Jahres 2020, zeitlich und regional unterschiedlich, sehr dynamisch. Weltweit wurden auf nationaler Ebene und mit spezifischer Intensität Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie ergriffen und angepasst, ohne letztlich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unter Kontrolle bringen zu können. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa und auch in anderen Regionen Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet und konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den Beeinträchtigungen infolge der COVID-19-Pandemie entgegenzuwirken. Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Auch im 1. Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China führten die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen. Im 2. Quartal 2021 waren im überwiegenden Teil der Welt die Neuinfektionen zunächst rückläufig, was zu weiteren Lockerungen der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen führte. In einzelnen Ländern war jedoch ab der Jahresmitte ein erneuter Anstieg der Infektionszahlen zu verzeichnen, der vor allem auf neue Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 zurückzuführen war. In der Folge traten situationsbezogenen Einschränkungen wieder in Kraft. Das 3. Quartal 2021 war in den meisten Regionen der Welt von einer rückläufigen Entwicklung der Neuinfektionen geprägt. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Auch zeitweise wieder ansteigende Fallzahlen – vor allem im Zusammenhang mit einer zunehmenden Reiseaktivität – führten

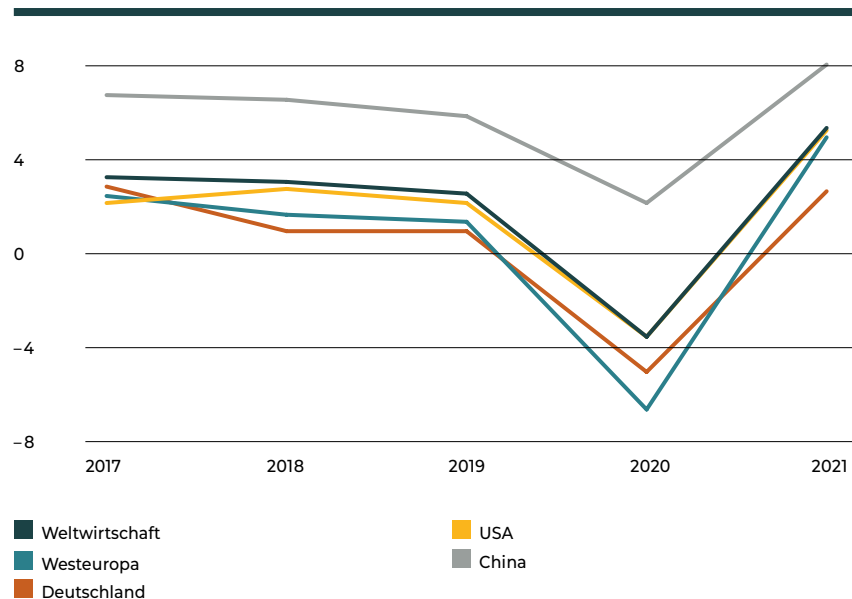
nur in seltenen Fällen zu einer erneuten Verschärfung der Maßnahmen. Im Verlauf des 4. Quartals registrierten zahlreiche Länder weltweit vor allem aufgrund neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 einen teilweise sehr dynamischen Anstieg der Infektionszahlen, was insbesondere in Abhängigkeit zum jeweiligen Impffortschritt wieder zu Einschränkungen führte.

Auch im Jahr 2021 hatte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zur Folge.

#### ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft erholte sich im Jahr 2021 infolge der zeitweisen Lockerungen vieler restriktiver Maßnahmen und verzeichnete ein positives Wachstum von 5,6% (-3,4%). Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem Wert des Vorjahres. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung auch davon abhängig, inwieweit die COVID-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder hielten an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Entsprechend blieb das Zinsniveau vergleichsweise niedrig. Die Preise für viele Energie- und sonstige Rohstoffe stiegen im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahm. Im weltweiten Durchschnitt erhöhten sich die Verbraucherpreise schneller als im Jahr 2020; der globale Güterhandel wuchs im Berichtsjahr.

#### WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



### EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2021 mit 5,4% (–6,5%) insgesamt ein deutlich positives Wachstum. Diese Entwicklung war bei allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Gründe dafür waren unter anderem die gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen. Zugleich wurde die wirtschaftliche Erholung durch zwischenzeitlich geltende nationale restriktive Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie und teilweise daraus resultierende Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage belastet.

Für Unsicherheit sorgte im Geschäftsjahr 2021 darüber hinaus der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und das damit verbundene neue Handels- und Kooperationsabkommen.

In den Ländern Zentral- und Osteuropas stieg das reale BIP im Jahr 2021 mit 5,6% (–2,4%) deutlich. Dabei erhöhte sich die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um 6,4% (–2,1%) und in Osteuropa um 4,2% (–2,8%). Eine positive Entwicklung war auch in Russland zu beobachten: Die Wirtschaftsleistung der größten Volkswirtschaft Osteuropas wuchs um 4,3% (–2,9%).

In der Türkei stieg die Wachstumsrate des BIP im Jahr 2021 auf 10,3% (1,6%) bei gleichzeitig hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtszeitraum mit 4,7% (–6,4%) eine deutliche wirtschaftliche Erholung auf.

### DEUTSCHLAND

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit 2,7% (–4,9%) eine positive Wachstumsrate. Im Verlauf des Jahres erholte sich der Arbeitsmarkt: Die Arbeitslosenquote und die Zahl der Kurzarbeiter gingen zurück. Im Zuge der zwischenzeitlichen Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen und lag durchschnittlich über dem jeweiligen Niveau des Vorjahres. Im Industrie- und Dienstleistungssektor erhöhte sich das Vertrauen deutlich.

### NORDAMERIKA

Das Wachstum der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung stieg trotz eines zeitweise dynamischen Infektionsgeschehens innerhalb des Berichtsjahres um 5,7% (–3,4%). Zur Stärkung der Wirtschaft beschloss die US-Regierung im 1. Quartal 2021 ein weiteres umfangreiches Förderpaket. Die US-Notenbank hielt neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen am niedrigen Zinsniveau fest. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung verzeichneten eine rückläufige Entwicklung. Dies schlug sich entsprechend in der Arbeitslosenquote nieder, die im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr deutlich sank, mit 5,4% (8,1%) aber noch über dem Vorkrisenniveau von 2019 lag. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um 4,6% (–5,2%) und in Mexiko um 5,5% (–8,4%).

### SÜDAMERIKA

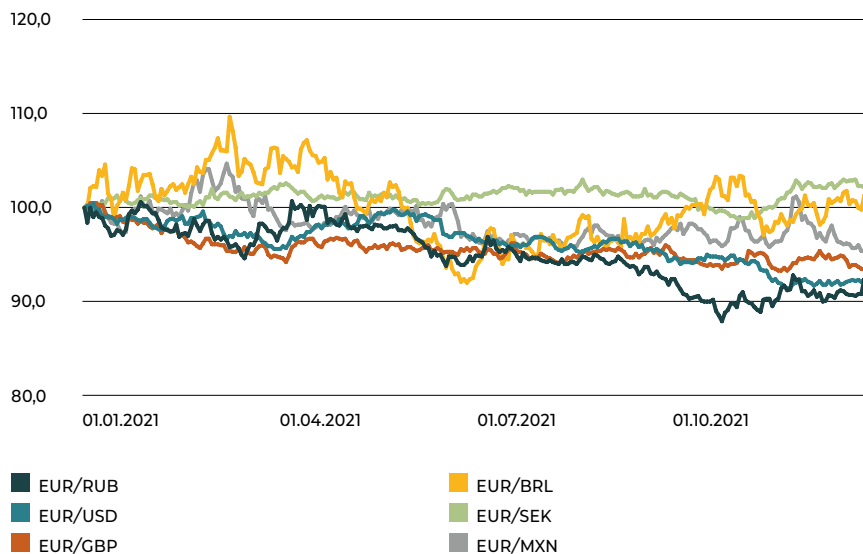
Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte in 2021 trotz hoher Infektionszahlen einen Anstieg von 4,4% (–4,2%). Argentinien verzeichnete eine positive Wirtschaftsentwicklung mit einem Wachstum von 8,4% (–9,9%) gegenüber dem Vorjahr bei anhaltend hoher Inflation und gleichzeitig erheblicher Abwertung der lokalen Währung.

### ASIEN/PAZIFIK

Die chinesische Wirtschaft, die den negativen Effekten der COVID-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war und im Jahr 2021 vereinzelt aufgetretenen Ausbrüchen mit einer strikten Null-COVID-Strategie begegnete, wuchs insgesamt um 8,1% (2,3%). Indien registrierte bei zwischenzeitlich verhältnismäßig hohen Infektionszahlen mit 7,8% (–7,3%) ein starkes Wachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive Entwicklung von 1,9% (–4,5%).

## 2. Wechselkurse

### WESENTLICHE FREMDWÄHRUNGEN TRATON 2021



	Jahresanfangkurs	Jahresendkurs	Jahresmittelkurs
BRL/EUR	6,3756	6,3068	6,3812
RUB/EUR	91,7754	84,9779	87,2288
GBP/EUR	0,8993	0,8400	0,8600
USD/EUR	1,2276	1,1320	1,1834
SEK/EUR	10,0247	10,2548	10,1460
MXN/EUR	24,4115	23,1418	23,9955

Im Jahr 2021 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar leicht auf, während er gegenüber der schwedischen Krone und dem britischen Pfund leicht abwertete. Dabei sorgte das neue Handels- und Kooperationsabkommen zwischen Großbritan-

nien und der Europäischen Union (EU) weiterhin für Unsicherheit. Gegenüber den Währungen einiger Schwellenländer legte der Euro teils deutlich zu. Vor allem der brasilianische Real und der russische Rubel verloren gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung insgesamt an Wert, der mexikanische Peso dagegen wertete gegenüber dem Euro leicht auf.

Für 2022 rechnen wir mit einem etwas stärkeren Euro im Verhältnis zum US-Dollar und zum britischen Pfund. Der brasilianische Real und der russische Rubel werden aller Voraussicht nach abwerten. Für die Jahre 2023 bis 2026 gehen wir von einem stabilen Euro im Verhältnis zu den wesentlichen Währungen aus, während sich die relative Währungsschwäche in den oben erwähnten Schwellenländern vermutlich fortsetzen wird. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

## 3. Marktumfeld

Die vorliegenden Registrierungsdaten für die Kernregionen der TRATON GROUP bilden den Stand Januar bis Dezember 2021 bzw. für Südafrika Januar bis November 2021 ab.

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 der Schweiz) und Nordamerika (bestehend aus den 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).

Im Jahr 2021 zeigte sich weltweit in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe eine erhebliche Erholung. In den bedeutsamsten Bus-Märkten hingegen wurde in Summe ein leichter Rückgang verzeichnet. Die Entwicklung im 2. Halbjahr 2021 wurde jedoch durch Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen negativ beeinflusst.

Die Lkw-Neuzulassungen in der Region EU27+3 lagen im Geschäftsjahr 2021 erheblich über dem Vorjahresniveau. In dieser Region war in allen Lkw-Märkten Wachstum zu verzeichnen. Insbesondere Osteuropa, das im Jahr 2020 den stärksten Einbruch innerhalb Europas erlebte, hatte die stärkste Erholung im Jahr 2021. Der polnische Markt erreichte sogar einen neuen historischen Höchststand. In Italien wurde ein starkes Wachstum verzeichnet, in



Großbritannien und Deutschland stiegen die Registrierungszahlen deutlich bzw. moderat an. In Brasilien und der Türkei lagen die Lkw-Neuzulassungen sehr stark über dem Vorjahr. Die Lkw-Registrierungen in der Region Nordamerika lagen deutlich über dem Vorjahr. Ein erheblicher bzw. starker Anstieg wurde in Russland und Südafrika verzeichnet.

Die bedeutsamsten Busmärkte der TRATON GROUP sind die Region EU27+3, das Schulbussegment in Nordamerika sowie Brasilien. Insgesamt befindet sich der Busmarkt infolge der COVID-19-Pandemie weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Bus-Registrierungen lagen im Geschäftsjahr 2021 in der Region EU27+3 auf Vorjahresniveau, mit sehr unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern und Segmenten. Das Reisebussegment bleibt weiterhin sehr unter Druck und erreichte 2021 einen historischen Tiefstand. Der brasilianische Busmarkt verzeichnete ein leichtes Wachstum, während der nordamerikanische Busmarkt einen leichten Rückgang gegenüber Vorjahr erlebte.

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

#### 4. Zielerreichung 2021

Die im Rahmen des Geschäftsberichts 2020 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2021 wurde unter Berücksichtigung des Zusammenschlusses von TRATON mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar in der veröffentlichten Zwischenmitteilung 9M 2021 aktualisiert. Des Weiteren wurden die mit den anhaltenden Lieferengpässen bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen verbundenen Auswirkungen auf die finanziellen Kennzahlen berücksichtigt.

Die aktualisierte Prognose konnte im Geschäftsjahr 2021 für die Operative Rendite der TRATON GROUP (inklusive Ergebniseffekten aus der Navistar-Kaufpreisallokation und ohne die MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen) nicht erreicht werden. Die Operative Rendite lag bei 3,6% und wurde durch Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „Wesentliche Rechtsstreitigkeiten“) belastet. Unter Berücksichtigung von Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus in Höhe von 696 Mio € lag die Operative Rendite bei 1,3%.

Ohne Berücksichtigung der Aufwendung für das EU-Kartellverfahren in Höhe von 510 Mio € würde die Operative Rendite 5,2% (inklusive Ergebniseffekten aus der Navistar-Kaufpreis-

allokation und ohne die MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen) betragen und damit leicht über dem prognostizierten Zielkorridor liegen.

Die Sachinvestitionen lagen deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten verzeichneten einen starken Anstieg.

Der bisher berichtete Leistungsindikator Cash-Conversion-Rate hat aufgrund der Restrukturierung von MAN Truck & Bus an Aussagekraft verloren. Stattdessen wurde der Netto-Cashflow als Leistungsindikator prognostiziert. Der Netto-Cashflow für das Segment Industrial Business betrug, ohne die Belastung aus dem Kaufpreis für Navistar und ohne die Ausgaben für Restrukturierungsmaßnahmen im Zuge der Neuaufstellung von MAN Truck & Bus 860 Mio €. Der Netto-Cashflow lag damit über unseren Erwartungen. Dies ist im Wesentlichen auf einen stärkeren Rückgang im Working Capital zurückzuführen. Im Netto-Cashflow sind keine Ausgaben für die Navistar-Akquisition in Höhe von 2,6 Mrd € sowie für die MAN Truck & Bus-Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 347 Mio € enthalten. Der Netto-Cashflow für das Geschäftsfeld TRATON Operations betrug in der neuen Segmentstruktur 938 Mio € (inklusive MAN Truck & Bus-Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 347 Mio €).

Die Kapitalrendite lag bei 4,3% (inklusive Ergebniseffekten aus der Navistar-Kaufpreisallokation und ohne die MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen) und damit unterhalb des prognostizierten Zielkorridors. Unter Berücksichtigung der MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen lag die Kapitalrendite bei 0,8%.

Ohne Berücksichtigung der Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren würde die Kapitalrendite mit 6,8% (inklusive Ergebniseffekten aus der Navistar-Kaufpreisallokation und ohne die MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen) über dem prognostizierten Zielkorridor liegen.

Die Abweichungen vom Ist 2021 zur ursprünglichen Erwartung, die im Rahmen des Geschäftsberichts 2020 veröffentlicht wurde, sind im Wesentlichen auf die Integration von Navistar zum 1. Juli 2021 zurückzuführen. Gegenüber der ursprünglichen Prognose wurden der Absatz und der Umsatz für die TRATON GROUP (exklusive Navistar) übertroffen. Die ursprüngliche Prognose für die Operative Rendite der TRATON GROUP (exklusive Navistar) wurde, in Folge der Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren, nicht erreicht.

Die Prognose für das Jahr 2021 wurde auf Basis der bisherigen Segmentstruktur erstellt. Die untenstehende Tabelle stellt zusätzlich die Zielerreichung in der neuen Segmentstruktur dar, für die keine gesonderte Prognose vorliegt.

TRATON GROUP	Ist 2020	Ursprüngliche Prognose für 2021 <sup>1</sup>	Letzte Prognose für 2021 <sup>2</sup>	Ist 2021 (alte Struktur) <sup>2</sup>	Ist 2021 (neue Struktur) <sup>2</sup>
Absatz (in Einheiten)	190.180	Starker Anstieg	Sehr starker Anstieg	271.608	271.608
Umsatz (in Mio €)	22.580	Erheblicher Anstieg	Sehr starker Anstieg	30.620	30.620
Operative Rendite (in %)	0,4	5,0 – 6,0	5,0 – 6,0 (rund 4,0 – 5,0 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	4,5 (3,6 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	4,5 (3,6 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)
<b>Industrial Business/TRATON Operations</b>					
Umsatz (in Mio €)	22.156	Erheblicher Anstieg	Sehr starker Anstieg	30.092	30.103
Operative Rendite (in %)	-0,1	4,5 – 5,5	4,5 – 5,5 (rund 3,5 – 4,5 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	3,7 (2,8 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	4,6
Kapitalrendite (in %)	-0,1	6,5 – 7,5	7,0 – 8,0 (rund 4,5 – 5,5 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	6,2 (4,3 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	6,2 (4,3 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)
Netto-Cashflow (in Mio €) <sup>3</sup>	676	n.a.	0 – 300	860	1.285
Sachinvestitionen (in Mio €)	992	Deutlicher Anstieg	Starker Anstieg	1.128	1.125
Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten (in Mio €)	1.165	Erheblicher Anstieg	Sehr starker Anstieg	1.473	1.462
<b>TRATON Financial Services</b>					
Umsatz (in Mio €)	820	Moderater Anstieg	Erheblicher Anstieg	964	964
Operative Rendite (in %)	13,1	13,5 – 17,5	20,0 – 25,0 (rund 18,0 – 23,0 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	26,9 (25,1 inklusive Ergebniseffekten aus Kaufpreisallokation)	26,9

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

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

3 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.

## 5. Ertragslage

### AUFTRAGSEINGANG

#### AUFTRAGSEINGANG TRATON OPERATIONS

in Einheiten	2021	2020	Veränderung
Auftragseingang TRATON Operations	359.975	216.251	66 %
davon Lkw <sup>1</sup>	305.745	182.402	68 %
davon Busse	22.237	14.611	52 %
davon MAN TGE	31.993	19.238	66 %

<sup>1</sup> exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (2021: 4.141 Einheiten)

Der Auftragseingang von TRATON Operations betrug 359.975 (216.251) Einheiten im Berichtszeitraum und lag damit 66% über dem Vorjahr. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Anstieg gegenüber dem Vorjahr 47% betragen. Dieser Anstieg resultierte aus dem Lkw- und MAN TGE-Geschäft, während das Bus-Geschäft 15% unter dem Vorjahreswert gelegen hätte.

Im 2. Halbjahr 2021 hätte der Auftragseingang der TRATON GROUP auch ohne Berücksichtigung von Navistar deutlich über dem Vorjahresniveau gelegen, konnte aber nicht die sehr hohen Auftragseingänge aus dem 1. Halbjahr 2021 erreichen. Der Rückgang im 2. Halbjahr 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2021 resultierte hauptsächlich aus rückläufigen Lkw-Bestellungen in Europa.

Der Lkw-Auftragseingang (>6 t) lag in allen Regionen im Jahr 2021 mit Ausnahme von Russland und der Region Asien/Pazifik sehr stark über dem Wert des Vorjahreszeitraums. In der Region EU27+3 wuchs der Auftragseingang um 67%. Die stärksten Zuwächse wurden in Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Polen erzielt. In Südamerika verzeichnete Brasilien in einem wachsenden Gesamtmarkt den größten Anstieg. In Nordamerika wurden Auftragseingänge in Höhe von 33.581 (1.055) Einheiten verbucht.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft verzeichnete einen sehr starken Anstieg im Vergleich zum Vorjahreswert. Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf Nordamerika zurückzuführen, in dieser Region ist die TRATON GROUP mit Navistar seit dem 1. Juli 2021 auch im Schulbusgeschäft neu vertreten. Ohne Navistar hätte der Auftragseingang im Bus-Geschäft deutlich unter dem Vorjahresniveau gelegen. Maßgeblich trug zu diesem Rückgang das brasilianische Bus-Geschäft bei, während die Region EU27+3 leicht unter dem Vorjahr lag.

Die Nachfrage nach Reisebussen lag aufgrund der COVID-19-Pandemie in allen relevanten Märkten auf einem sehr niedrigen Niveau.

### ABSATZ

#### ABSATZ NACH LÄNDERN

in Einheiten	2021	2020	Veränderung
<b>Absatz TRATON Operations</b>	<b>271.608</b>	<b>190.180</b>	<b>43 %</b>
<b>Absatz Lkw<sup>1</sup></b>	<b>230.549</b>	<b>156.371</b>	<b>47 %</b>
EU27+3	92.019	81.719	13 %
davon Deutschland	24.042	24.825	-3 %
Nordamerika <sup>2</sup>	26.244	1.110	>1.000 %
davon USA/Kanada	21.653	4	>1.000 %
davon Mexiko	4.591	1.106	315 %
Südamerika	72.955	42.283	73 %
davon Brasilien	61.571	35.738	72 %
Rest der Welt	39.331	31.259	26 %
<b>Absatz Busse</b>	<b>18.857</b>	<b>16.174</b>	<b>17 %</b>
EU27+3	5.451	6.098	-11 %
davon Deutschland	1.768	1.729	2 %
Nordamerika <sup>2</sup>	6.054	392	>1.000 %
davon USA/Kanada	4.841	-	-
davon Mexiko	1.213	392	209 %
Südamerika	4.812	7.089	-32 %
davon Brasilien	3.434	5.117	-33 %
Rest der Welt	2.540	2.595	-2 %
<b>Absatz MAN TGE</b>	<b>22.202</b>	<b>17.635</b>	<b>26 %</b>
EU27+3	21.534	17.294	25 %
davon Deutschland	6.320	5.305	19 %

<sup>1</sup> exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (2021: 3.580 Einheiten)

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

Der Absatz im Geschäftsfeld TRATON Operations betrug 271.608 (190.180) Einheiten im Berichtszeitraum und lag damit 43% über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte hauptsächlich aus dem Lkw-Geschäft. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Anstieg gegenüber dem Vorjahr 27% betragen. In der Region EU27+3 lag der Lkw-Absatz (>6 t) deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Die höchsten Zuwächse zeigten sich in Polen und Italien, in Deutschland waren die Absätze leicht rückläufig. Zum sehr starken Lkw-Zuwachs in Südamerika trug im Wesentlichen Brasilien bei. Auch in der Region Afrika und den Märkten Russland und Türkei war ein sehr starker Anstieg zu verzeichnen. In der Region Asien/Pazifik lagen die Absätze spürbar über dem Vorjahresniveau. In Nordamerika wurden 26.244 (1.110) Lkw verkauft.

Der Bus-Absatz lag in der Region EU27+3 deutlich unter dem Vorjahreswert. Dies ist auf hohe Absätze aus öffentlichen Aufträgen in Schweden im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. In allen anderen Ländern der Region EU27+3 lag das Absatzvolumen im Jahr 2021 in Summe auf Vorjahresniveau.

In der Region Südamerika sowie in den Märkten Russland und Türkei lag der Bus-Absatz sehr stark unter dem Vorjahresniveau. In der Region Asien/Pazifik lag der Bus-Absatz erheblich unter Vorjahr. Dagegen stiegen die Absätze in der Region Afrika aufgrund von Großaufträgen in Marokko und Angola gegenüber dem Vorjahr sehr stark an. In Nordamerika wurden 6.054 (392) Busse verkauft.

Im 2. Halbjahr 2021 beeinflussten anhaltende Lieferengpässe den Absatz der TRATON GROUP negativ. Davon waren alle Marken betroffen, allerdings je nach Lieferantennetz, Ausstattung der Fahrzeuge und Kundennachfrage unterschiedlich stark. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Absatz im 2. Halbjahr 2021 spürbar unterhalb des Niveaus des 1. Halbjahres 2021 gelegen.

## UMSATZ

### UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN

in Mio €	2021	2020	Veränderung
<b>TRATON GROUP</b>	<b>30.620</b>	<b>22.580</b>	<b>36%</b>
<b>TRATON Operations</b>	<b>30.103</b>	<b>22.152</b>	<b>36%</b>
Neufahrzeuge	19.029	13.385	42%
Vehicle-Services-Geschäft <sup>1</sup>	6.392	4.692	36%
Sonstige	4.683	4.075	15%
<b>TRATON Financial Services</b>	<b>964</b>	<b>820</b>	<b>18%</b>
Corporate Items	-447	-393	-

<sup>1</sup> enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 30,6 Mrd € (22,6 Mrd €) und lag damit 36% über dem Vorjahreswert. Ohne Berücksichtigung von Navistar im 2. Halbjahr 2021 hätte der Umsatzanstieg 20% betragen.

Gründe für den Umsatzanstieg im Geschäftsfeld TRATON Operations waren im Wesentlichen die sehr stark wachsenden Lkw- und Transporter-Absätze. Gegenläufig wirkten negative Wechselkurseffekte, vor allem bedingt durch die Entwicklung des brasilianischen Reals sowie des russischen Rubels.

Der Umsatz im Vehicle-Services-Geschäft ist sehr stark gestiegen. Auch ohne Berücksichtigung von Navistar wäre ein deutliches Wachstum zu verzeichnen gewesen. Mit einem konstanten Anteil von über 20% am Gesamtumsatz trägt das Vehicle-Services-Geschäft einen wesentlichen Anteil zum Unternehmensumsatz bei. Insbesondere das Geschäft mit Originalteilen verzeichnete gegenüber der Vorjahresperiode ein sehr starkes Wachstum. Der sonstige Umsatz lag signifikant über dem Vorjahresniveau, was im Wesentlichen auf einen Anstieg im Motoren- und Gebrauchtfahrzeug-Geschäft zurückzuführen ist.

Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services stieg erheblich im Vergleich zum Vorjahreswert. Vor Berücksichtigung der Finanzdienstleistungsgeschäfte von Navistar konnte ein moderates Wachstum verzeichnet werden.



**GEWINN UND VERLUST****VERKÜRZTE TRATON GROUP GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Umsatz	30.620	22.580	30.103	22.152	964	820	-447	-393
Umsatzkosten	-25.083	-19.121	-24.758	-18.981	-579	-519	253	378
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>5.536</b>	<b>3.459</b>	<b>5.345</b>	<b>3.171</b>	<b>385</b>	<b>302</b>	<b>-194</b>	<b>-14</b>
Vertriebskosten	-2.758	-2.247	-2.499	-2.118	-143	-123	-116	-5
Verwaltungskosten	-1.204	-876	-1.020	-717	-15	-	-170	-159
Sonstiges Operatives Ergebnis	-1.180	-255	-1.149	-160	33	-71	-64	-24
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>393</b>	<b>81</b>	<b>677</b>	<b>176</b>	<b>259</b>	<b>107</b>	<b>-543</b>	<b>-202</b>
Operative Rendite (in %)	1,3	0,4	2,2	0,8	26,9	13,1	-	-
<b>Operatives Ergebnis (bereinigt)</b>	<b>1.599</b>	<b>135</b>	<b>1.883</b>	<b>230</b>	<b>259</b>	<b>107</b>	<b>-543</b>	<b>-202</b>
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,2	0,6	6,3	1,0	26,9	13,1	-	-
Finanzergebnis	255	-115	-106	-135	0	0	361	20
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>648</b>	<b>-34</b>	<b>571</b>	<b>41</b>	<b>260</b>	<b>107</b>	<b>-182</b>	<b>-182</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-178	-89	-349	-80	-47	-32	218	23
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>470</b>	<b>-124</b>	<b>222</b>	<b>-39</b>	<b>212</b>	<b>75</b>	<b>35</b>	<b>-160</b>

**Operatives Ergebnis:**

Das Bruttoergebnis vom Umsatz konnte im Berichtsjahr 2021 auf 5,5 Mrd € gesteigert werden, das entsprach einem Anstieg von 60 % gegenüber dem beträchtlich durch die COVID-19-Pandemie beeinflussten Vorjahreswert. Insgesamt konnte der Anstieg vor allem durch eine deutliche Umsatzsteigerung von 36 % erreicht werden. Darüber hinaus trug die erstmalige Einbeziehung von Navistar inklusive der Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation mit 353 Mio € zum Bruttoergebnis vom Umsatz bei.

Die Bruttomarge konnte im Berichtszeitraum auf 18,1 % (15,3 %) verbessert werden. Haupttreiber dieser Verbesserung waren neben dem sehr stark gestiegenen Absatz und der damit einhergehenden Fixkostendegression auch geringere Wertberichtigungen auf Vorräte sowie ein verbessertes Gebrauchtfahrzeug-Geschäft. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich gestiegene Abschreibungen, höhere Preise von Rohstoffen sowie erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit Lieferengpässen bei Halbleitern und weiteren wichtigen Zulieferteilen als Auswirkung der COVID-19-Pandemie. Im Vorjahr wirkten im Wesentlichen eine Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse, Aufwendungen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten bei Scania Vehicles & Services, zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar belastend. Gegenläufig wirkten die zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen im Vorjahr stärker entlastend als in der Berichtsperiode.

Die Vertriebskosten lagen über dem Vorjahresniveau, was im Wesentlichen auf die erstmalige Einbeziehung von Navistar mit einem Betrag von 301 Mio € sowie das deutliche Umsatzwachstum zurückzuführen ist. Die Verwaltungskosten stiegen – bereinigt um den Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar mit 269 Mio € – aufgrund strikten Kostenmanagements nur leicht gegenüber dem Vorjahreswert an. Im Vorjahr wirkten zudem die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen – insbesondere der Inanspruchnahme von Kurzarbeit und vergleichbaren Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten – stärker entlastend als in der Berichtsperiode. Der im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportionale Anstieg der Vertriebs- und Verwaltungskosten trug zur Verbesserung des Vertriebs- und Verwaltungskostensatzes um 0,9 Prozentpunkte auf 12,9 % (13,8 %) bei.

Das Sonstige Operative Ergebnis reduzierte sich um 925 Mio € gegenüber dem Vorjahreswert. Dieser Rückgang entstand hauptsächlich im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus als auch Aufwendungen aus Rückstellungen über 510 Mio € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren. Die Restrukturierungsmaßnahmen betrafen vor allem Aufwendungen für Personalmaßnahmen in Höhe von 331 Mio € sowie Kosten über 304 Mio € 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 mit 49 Mio € negativ. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich 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 393 Mio € um 312 Mio € gegenüber dem Vorjahresniveau (81 Mio €) gesteigert werden. Ohne Berücksichtigung der erstmaligen Einbeziehung von Navistar inklusive der Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation hätte das Operative Ergebnis 608 Mio € betragen. Durch die Steigerung des Bruttoergebnisses konnten die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus von 696 Mio € als auch die Aufwendungen über 510 Mio € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren überkompensiert werden. Die Operative Rendite der TRATON GROUP konnte um 0,9 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahresniveau (0,4%) auf 1,3% gesteigert werden. Bereinigt um das Ergebnis von Navistar inklusive der Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation hätte die Operative Rendite 2,3% betragen und läge damit um 1,9 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres.

Die Operative Rendite von TRATON Operations betrug 2,2% und lag um 1,5 Prozentpunkte über dem Vorjahr.

#### **Operatives Ergebnis (bereinigt):**

Das Operative Ergebnis (bereinigt) betrug im Berichtszeitraum 1,6 Mrd € und konnte um 1,5 Mrd € gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Die Bereinigungen betrafen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus, die das Operative Ergebnis mit 696 Mio € belasteten, sowie Aufwendungen über 510 Mio € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren. In den Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Truck & Bus 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 4,6 Prozentpunkte auf 5,2% (0,6%) verbessert werden. Im Vorjahreszeitraum waren Bereinigungen von Aufwendungen über 54 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 135 Mio € und eine Operative Rendite (bereinigt) von 0,6%.

Das Operative Ergebnis (bereinigt) von TRATON Operations betrug 1,9 Mrd €. Das entspricht einer Steigerung um 1,7 Mrd € gegenüber Vorjahresniveau. Die Bereinigungen in Höhe von 1,2 Mrd € entsprachen denen der TRATON GROUP. Die Operative Rendite (bereinigt) von TRATON Operations betrug 6,3% und lag um 5,2 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres (1,0%). Die Bereinigungen im Vorjahr waren ebenfalls identisch mit denen der TRATON GROUP.

#### **Finanzergebnis:**

Das Finanzergebnis lag mit 255 Mio € um 370 Mio € über dem Vorjahresniveau (-115 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Neubewertung der zum Erwerbszeitpunkt bereits gehaltenen 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, die sich insbesondere aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar im Berichtsjahr 2021 ergaben.

#### **Steuern:**

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag beliefen sich auf -178 Mio € (-89 Mio €), dies entspricht einer Steuerquote von 27% (-261%). Damit lag die Steuerquote im Berichtsjahr leicht unterhalb des nominellen Konzernsteuersatzes. Entlastende Effekte aus Verlustvorträgen aus Vorjahren, für die erstmals latente Steuern angesetzt wurden, sowie aus steuerfreien Erträgen wurden durch belastende Effekte u. a. aus steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen weitgehend kompensiert.

#### **Ergebnis nach Steuern:**

Das Ergebnis nach Steuern verbesserte sich im Berichtsjahr auf 470 Mio € (-124 Mio €). Daraus ergab sich ein Ergebnis je Aktie von 0,91 € (-0,20 €). Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine Aktienanzahl von 500 Mio Stück zugrunde gelegt.

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.

## SEGMENTE DER TRATON GROUP

### SCANIA VEHICLES & SERVICES

	2021	2020	Veränderung
<b>Auftragseingang (in Einheiten)</b>	<b>116.798</b>	<b>92.940</b>	<b>26 %</b>
<b>Absatz (in Einheiten)</b>	<b>90.366</b>	<b>72.085</b>	<b>25 %</b>
davon Lkw	85.930	66.899	28 %
davon Busse	4.436	5.186	-14 %
<b>Umsatz (in Mio €)</b>	<b>13.927</b>	<b>11.521</b>	<b>21 %</b>
Neufahrzeuge	8.802	6.890	28 %
Vehicle-Services-Geschäft <sup>1</sup>	2.964	2.588	15 %
Sonstige	2.162	2.043	6 %
Operatives Ergebnis (in Mio €)	903	748	155
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.412	802	611
Operative Rendite (in %)	6,5	6,5	0,0 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	10,1	7,0	3,2 ppt

1 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Im Rahmen des globalen Aufschwungs nach dem durch die COVID-19-Pandemie belasteten Vorjahr konnte Scania fast alle Kennzahlen verbessern. Nach einem starken 1. Halbjahr 2021 wurde im 2. Halbjahr ein Rückgang im Absatz aufgrund von Engpässen in der Lieferkette beobachtet. Das Operative Ergebnis im Vorjahr war durch die COVID-19-Pandemie, insbesondere durch die zeitweise Schließung der Produktionsstandorte, sowie durch Einmaleffekte belastet.

Der Auftragseingang von Scania Vehicles & Services im Jahr 2021 betrug 116.798 (92.940) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang lag mit 113.002 (88.908) Einheiten 27 % über dem Wert des Vorjahres. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Region EU27+3 zurückzuführen, in der ein Wachstum von 48 % erzielt wurde. In den Regionen Afrika, Nahost, Asien/Pazifik und Südamerika konnten ebenfalls höhere Auftragseingänge verzeichnet werden. Gegenläufig wirkte ein Rückgang in Russland, der sich aufgrund eines Großauftrages im Vorjahr ergab. Der Bus-Auftragseingang ging moderat auf 3.796 (4.032) Einheiten zurück. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Region Südamerika zurückzuführen, die im Vorjahr einen Großauftrag in Kolumbien enthielt.

Der Gesamtfahrzeugabsatz ist auf 90.366 (72.085) Fahrzeuge gestiegen. Der Lkw-Absatz wuchs im Vorjahresvergleich um 28 % auf 85.930 (66.899) Einheiten. Scania Vehicles & Services hat den Lkw-Absatz in fast allen Märkten verbessert, besonders in den Regionen Südamerika und EU27+3. Der Bus-Absatz ist dagegen um 14 % auf 4.436 (5.186) Einheiten gesunken. Von der Region Afrika abgesehen, ist der Rückgang auf alle Regionen zurückzuführen.

Der Umsatz von Scania Vehicles & Services stieg im Berichtszeitraum um 21 % auf 13,9 Mrd € (11,5 Mrd €). Der Anstieg war im Wesentlichen auf das Lkw-Geschäft zurückzuführen. Das Vehicle-Services-Geschäft wuchs um 15 %, dazu trug im Wesentlichen ein erheblich ausgeweitetes Originalteile-Geschäft bei. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte negativ auf den Umsatz.

Das Operative Ergebnis betrug 903 Mio € (748 Mio €) und lag damit um 155 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Dies entspricht einer Operativen Rendite von 6,5 % (6,5 %). Belastet wurde das Operative Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“) in Höhe von 510 Mio €. Bereinigt um diese Aufwendungen wurde ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von 1.412 Mio € (802 Mio €) mit einer Operativen Rendite (bereinigt) von 10,1 % (7,0 %) erzielt. Neben dem volumenbedingten Umsatzanstieg wurde das Operative Ergebnis durch einen vorteilhaften Produktmix positiv beeinflusst. Beide Effekte sind im Wesentlichen auf das Lkw- und Vehicle-Services-Geschäft zurückzuführen. Gegenläufig wirkten höhere Personalaufwendungen und Gemeinkosten, hauptsächlich getrieben durch das höhere Produktionsvolumen. Weiterhin wirkten Belastungen aus Lieferengpässen von Halbleitern und weiteren wichtigen Komponenten sowie steigende Rohstoffpreise, negative Wechselkurseffekte und höhere Entwicklungskosten aufgrund verstärkter Aktivitäten im Bereich der E-Mobilität.

Im Vorjahr enthielt das Operative Ergebnis Aufwendungen für Maßnahmen im Wesentlichen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten in Höhe von 54 Mio €.

**MAN TRUCK & BUS**

	2021	2020	Veränderung
<b>Auftragseingang (in Einheiten)</b>	<b>143.531</b>	<b>84.921</b>	<b>69%</b>
<b>Absatz (in Einheiten)</b>	<b>93.668</b>	<b>81.673</b>	<b>15%</b>
davon Lkw	66.837	58.698	14%
davon Busse	4.629	5.340	-13%
davon MAN TGE	22.202	17.635	26%
<b>Umsatz (in Mio €)</b>	<b>10.934</b>	<b>9.659</b>	<b>13%</b>
Neufahrzeuge	6.159	5.353	15%
Vehicle-Services-Geschäft <sup>1</sup>	2.303	2.044	13%
Sonstige	2.472	2.262	9%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	-447	-553	107
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	249	-553	802
Operative Rendite (in %)	-4,1	-5,7	1,6 ppt
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	2,3	-5,7	8,0 ppt

<sup>1</sup> enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Begünstigt durch den globalen Aufschwung konnte MAN Truck & Bus 2021 fast alle finanziellen Kennzahlen verbessern. Das Operative Ergebnis im Vorjahr war durch die COVID-19-Pandemie, insbesondere durch zeitweise Produktionsstopps, belastet.

Der Auftragseingang von MAN Truck & Bus lag im Jahr 2021 bei 143.531 (84.921) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang (>6 t) betrug 107.476 (60.862) Einheiten und lag damit 77% über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg war auf alle wesentlichen Regionen zurückzuführen, im wichtigsten Markt EU27+3 konnte ein Anstieg von 84% verzeichnet werden. Der Auftragseingang für den MAN TGE stieg um 66% auf 31.993 (19.238) Einheiten. Der Auftrags- eingang im Bus-Geschäft ging um 16% zurück und betrug 4.062 (4.821) Einheiten. Dieser Rückgang zeigte sich in allen Regionen.

Der Gesamtabsatz von MAN Truck & Bus erreichte 93.668 (81.673) Einheiten und lag damit 15% über Vorjahr. Der Absatz von Lkw (>6 t) ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 14% auf 66.837 (58.698) Einheiten gestiegen. Insbesondere in der wichtigsten Region, EU27+3, konnte ein deutliches Wachstum verzeichnet werden. Der Absatz des MAN TGE stieg um 26% auf 22.202 (17.635) Einheiten. Der Bus-Absatz ging um 13% auf 4.629 (5.340) Einheiten zurück. Der Rückgang betraf bis auf Asien/Pazifik alle Regionen.

MAN Truck & Bus erzielte einen Umsatz von 10,9 Mrd € (9,7 Mrd €) und verzeichnete damit einen Anstieg um 13% gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg resultierte aus dem höheren Lkw- und MAN TGE-Volumen. Der Umsatz im Service-Geschäft sowie die Umsätze mit Gebrauchtfahrzeugen und Motoren konnten ebenfalls gesteigert werden. Der Bus-Umsatz war hingegen um 19% rückläufig.

Das Operative Ergebnis betrug -447 Mio € (-553 Mio €) und lag damit um 107 Mio € über dem Vorjahr. Dies entspricht einer Operativen Rendite von -4,1% (-5,7%). Belastet wurde das Operative Ergebnis durch Aufwendungen im Rahmen der Neuaufstellung in Höhe von 696 Mio €. Bereinigt um diese Aufwendungen wurde ein Operatives Ergebnis (bereinigt) von 249 Mio € (-553 Mio €) mit einer Operativen Rendite (bereinigt) von 2,3% (-5,7%) erzielt. Neben dem volumenbedingten Umsatzanstieg wurde das Operative Ergebnis durch die erfolgreiche weitere Einführung der neuen Lkw-Generation, eine positive Entwicklung bei den Gebrauchtfahrzeugen sowie ein striktes Kostenmanagement positiv beeinflusst. Steigende Rohstoffpreise und Halbleiterengpässe wirkten insbesondere im 4. Quartal 2021 belastend.

Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms fielen im Geschäftsjahr 2021 Aufwendungen von 696 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 696 Mio € entfielen 331 Mio € auf Personalmaßnahmen (u.a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen) sowie 365 Mio € auf Wertberichtigungen für Sachanlagevermögen und weitere Aufwendungen im Produktionsnetzwerk, insbesondere im Zusammenhang mit der Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks Steyr.



## NAVISTAR SALES &amp; SERVICES

	2021 <sup>1</sup>
<b>Auftragseingang (in Einheiten)<sup>2</sup></b>	<b>42.588</b>
<b>Absatz (in Einheiten)</b>	<b>30.305</b>
davon Lkw <sup>3</sup>	25.113
davon Busse	5.192
<b>Umsatz (in Mio €)</b>	<b>3.557</b>
Neufahrzeuge	2.054
Vehicle-Services-Geschäft <sup>4</sup>	1.053
Sonstige	450
Operatives Ergebnis (in Mio €)	41
Operative Rendite (in %)	1,2

1 1. Juli 2021 bis 31. Dezember 2021

2 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (31. Dezember 2021: 4.141 Einheiten)

3 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (31. Dezember 2021: 3.580 Einheiten)

4 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Am 1. Juli 2021 hat die TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben und Navistar als weitere Einheit im Konzern konsolidiert.

Das Kerngeschäft von Navistar konzentriert sich auf die Lkw-, Schulbus- und Originalteilmärkte in Nordamerika. Im Lkw-Markt ist das Unternehmen hauptsächlich in den Fahrzeugsegmenten der Class 6–8 vertreten. Mit einer Fahrzeugflotte von über einer Million Lkw in den USA und Kanada ist fast jedes fünfte Fahrzeug der Class 6–8 ein Lkw der Navistar-Marke International. Mehr als 40 % aller Schulbusse, die heute auf den Straßen in den USA und Kanada fahren, sind von der Navistar-Marke IC Bus. Navistar verfügt über eines der größten Vertriebs- und Servicenetzwerke in den USA und bietet seinen Kunden Finanzierungsdienstleistungen an. In Mexiko und einigen Ländern Südamerikas zählt International zu den führenden Lkw-Marken.

Zwischen dem 1. Juli 2021 und dem 31. Dezember 2021 erzielte Navistar Sales & Services einen Umsatz von 3,6 Mrd €. Das Operative Ergebnis betrug in diesem Zeitraum 41 Mio € und war von Einschränkungen in den Lieferketten, sowie durch Kosten in Höhe von 54 Mio €, die im Rahmen des Zusammenschlusses entstanden sind, belastet. Die Operative Rendite betrug 1,2%.

## VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS

	2021	2020	Veränderung
<b>Auftragseingang (in Einheiten)</b>	<b>57.241</b>	<b>38.805</b>	<b>48%</b>
<b>Absatz (in Einheiten)</b>	<b>57.405</b>	<b>36.974</b>	<b>55%</b>
davon Lkw	52.794	31.242	69%
davon Busse	4.611	5.732	-20%
<b>Umsatz (in Mio €)</b>	<b>2.113</b>	<b>1.235</b>	<b>71%</b>
Neufahrzeuge	2.023	1.173	73%
Vehicle-Services-Geschäft <sup>1</sup>	88	75	18%
Sonstige	1	-12	-
Operatives Ergebnis (in Mio €)	171	-15	186
Operative Rendite (in %)	8,1	-1,2	9,3 ppt

<sup>1</sup> enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Nachdem das Vorjahr durch die COVID-19-Pandemie belastet war, konnte VWCO im Zuge des weltweiten Aufschwungs im Jahr 2021 fast alle Kennzahlen verbessern. Im Vorjahr war das Operative Ergebnis durch die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen negativ beeinflusst.

Der Auftragseingang von VWCO betrug 57.241 (38.805) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang lag mit 52.636 (32.963) Einheiten 60 % über dem Wert des Vorjahres. Dies ist im Wesentlichen auf eine steigende Nachfrage in Brasilien zurückzuführen. Mit Ausnahme von Argentinien wurden in allen wesentlichen Exportmärkten Südamerikas sowie in Mexiko steigende Auftragseingänge verzeichnet. Der Bus-Auftragseingang fiel um 21 % auf 4.605 (5.842) Einheiten aufgrund eines brasilianischen Großauftrags von Schulbussen im Vorjahr. Dem Rückgang in Brasilien stand eine gestiegene Nachfrage in Mexiko gegenüber.

Der Gesamtumsatz von VWCO stieg um 55 % auf 57.405 (36.974) Einheiten. Der Lkw-Absatz legte um 69 % auf 52.794 (31.242) Einheiten zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Lkw-Absatz in Brasilien sowie den meisten Ländern Südamerikas. Der Bus-Absatz sank um 20 % auf 4.611 (5.732) Einheiten aufgrund rückläufiger Absatzzahlen in Brasilien. In Mexiko und in der Region Afrika konnte der Absatz hingegen sehr stark bzw. spürbar erhöht werden.

VWCO erzielte 2021 einen Umsatz von 2,1 Mrd € (1,2 Mrd €) und verzeichnete damit einen Umsatzanstieg von 71% 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 171 Mio € (-15 Mio €). Dies entspricht einer Operativen Rendite von 8,1% (-1,2%). 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.

#### TRATON FINANCIAL SERVICES

in Mio €	2021	2020	Veränderung
Umsatzerlöse	964	820	144
Operatives Ergebnis	259	107	152
Operative Rendite (in %)	26,9	13,1	13,9 ppt
Eigenkapitalrendite in %	18,6	11,1	7,5 ppt

Das Segment TRATON Financial Services enthält die Finanzdienstleistungsgeschäfte von Scania und erstmalig von Navistar. Das Operative Ergebnis stieg im Berichtszeitraum um 152 Mio € auf 259 Mio €. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte das Operative Ergebnis bei 229 Mio € gelegen. Der sehr starke Anstieg ist im Wesentlichen auf geringere Wertberichtigungen auf Forderungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Weiterhin wirkten ein durchschnittlich höheres Vertragsvolumen sowie höhere Margen positiv, gegenläufig wirkten gestiegene Betriebskosten.

Die Eigenkapitalrendite erreichte zum Stichtag 18,6%. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte diese bei 21,2% (11,1%) gelegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem höheren Operativen Ergebnis.

## 6. Finanzlage

### GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

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

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

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

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

### FINANZIERUNGSSTRATEGIE

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

Grundsätzlich soll die Kapitalstruktur der TRATON GROUP ohne Financial Services einer soliden Investment-Grade-Einstufung entsprechen. Ein wesentlicher Leistungsindikator ist in diesem Zusammenhang das Verhältnis aus Nettoverschuldung und EBITDA (bereinigt). Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Ziel unter bestimmten Voraussetzungen temporär

aufgeweicht werden. Seit Juni 2020 verfügt die TRATON SE über externe Kreditratings von Moody's und Standard & Poor's (S&P). Moody's vergibt derzeit die Bonitätseinstufung Baa1 (negativer Ausblick) und S&P die Ratingeinstufung BBB (stabiler Ausblick). Beide Einstufungen liegen im Investment-Grade-Bereich.

Grundsätzlich soll die Eigenkapitalquote der TRATON GROUP ohne Financial Services 30 % übersteigen. Im Geschäftsfeld TRATON Financial Services stellen wir eine laufzeitengerechte Finanzierung der geleasten oder finanzierten Anlagegüter sicher. Die Eigenkapitalquote des Geschäftsfeld TRATON Financial Services soll zwischen 8 und 12 % liegen.

#### **Finanzierungsmix**

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

#### **Liquidität**

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

#### **Laufzeitenprofil**

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

#### **Dividendenpolitik**

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

#### **Risikomanagement**

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

#### **FINANZIERUNG DES JAHRES 2021**

Die Brutto-Finanzverbindlichkeiten beliefen sich am 31. Dezember 2021 auf 18,2 Mrd € (12,3 Mrd €). Sie bestehen aus 11,3 Mrd € (7,4 Mrd €) Finanzierung durch Kapitalmarktinstrumente, 4,3 Mrd € (2,8 Mrd €) Bankfinanzierungen, 1,4 Mrd € (1,1 Mrd €) Darlehen des Volkswagen Konzerns sowie 1,2 Mrd € (1,0 Mrd €) Leasingverbindlichkeiten.

Finanzverbindlichkeiten TRATON GROUP per 31.12.2021 in Mrd €	Gesamt	Fällig					Fällig 2027 oder später
		2022	2023	2024	2025	2026	
Anleihen	9,6	2,0	2,2	1,5	1,9	-	2,0
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	5,3	2,0	1,9	0,5	0,9	-	-
davon Corporate Items	4,3	-	0,3	1,0	1,0	-	2,0
Commercial Paper	1,0	1,0	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	1,0	1,0	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	-	-	-	-	-	-	-
Bankverbindlichkeiten	4,3	1,4	2,1	0,4	0,2	0,1	0,1
davon TRATON Operations	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon TRATON Financial Services	2,1	1,0	0,3	0,4	0,2	0,1	0,1
davon Corporate Items	1,7	-	1,7	-	-	-	-
Schuldscheinanleihen	0,7	-	-	0,4	-	0,3	0,0
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	-	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	0,7	-	-	0,4	-	0,3	0,0
Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten	1,4	1,4	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	0,0	0,0	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	1,3	1,3	-	-	-	-	-
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten)</b>	<b>17,0</b>	<b>5,5</b>	<b>4,5</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>0,5</b>	<b>2,1</b>
davon TRATON Operations	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon TRATON Financial Services	8,4	3,8	2,5	0,8	1,1	0,1	0,1
davon Corporate Items	8,1	1,3	2,0	1,4	1,0	0,3	2,0
Leasingverbindlichkeiten <sup>1</sup>	1,2	-	-	-	-	-	-
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>18,2</b>	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	1,7	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	8,4	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	8,1	-	-	-	-	-	-

<sup>1</sup> Die Leasing-Verbindlichkeiten (IFRS 16 Leasingverhältnisse) haben folgende Fälligkeitsstruktur:  
 < 1 Jahr: 241 Mio €, 1-5 Jahre: 621 Mio €, > 5 Jahre: 375 Mio €

Finanzverbindlichkeiten TRATON GROUP per 31.12.2020 in Mrd €	Gesamt	Fällig					Fällig 2026 oder später
		2021	2022	2023	2024	2025	
Anleihen	7,2	3,3	1,8	1,3	0,1	0,8	-
davon TRATON Operations	0,5	0,5	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	6,7	2,8	1,8	1,3	0,1	0,8	-
davon Corporate Items	-	-	-	-	-	-	-
Commercial Paper	0,2	0,2	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	0,2	0,2	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	-	-	-	-	-	-	-
Bankverbindlichkeiten	2,8	1,7	0,6	0,2	0,1	0,1	0,2
davon TRATON Operations	0,5	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
davon TRATON Financial Services	1,7	0,6	0,6	0,2	0,1	0,1	0,1
davon Corporate Items	0,6	0,6	-	-	-	-	-
Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten	1,1	1,1	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	0,0	0,0	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	1,0	1,0	-	-	-	-	-
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten)</b>	<b>11,3</b>	<b>6,2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>
davon TRATON Operations	1,1	1,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
davon TRATON Financial Services	8,6	3,6	2,4	1,4	0,2	0,8	0,1
davon Corporate Items	1,6	1,6	-	-	-	-	-
Leasingverbindlichkeiten <sup>1</sup>	1,0	-	-	-	-	-	-
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>12,3</b>	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	2,1	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	8,6	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	1,6	-	-	-	-	-	-

<sup>1</sup> Die Leasing-Verbindlichkeiten (IFRS 16) haben folgende Fälligkeitsstruktur:  
 < 1 Jahr: 192 Mio €, 1-5 Jahre: 497 Mio €, > 5 Jahre: 358 Mio €.

### Finanzierung der TRATON GROUP

Beginnend im März 2021 wurden Anleihen in Höhe von insgesamt 4,3 Mrd € 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 und 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 31. Dezember 2021 voll in Anspruch genommen.

Daneben hat die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an Navistar einen Kredit in Höhe von 3,3 Mrd € bei der Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxembourg), mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der Kredit wurde im Mai 2021 auf 2,8 Mrd € reduziert und zum Erwerbszeitpunkt voll gezogen sowie im Oktober 2021 und November 2021 durch Bankfinanzierungen in Höhe von 1,7 Mrd € auf 1,1 Mrd € teilweise zurückgeführt. Daneben wurden im Juli 2021 Schulden von Navistar in Höhe von 3,0 Mrd € (3,6 Mrd USD) vorwiegend aus Emissionserlösen des 12,0 Mrd € European-Medium-Term-Notes-Programms abgelöst.

Im TRATON Financial Services-Geschäft reduzierten sich die Anleihen und Commercial Paper um rund 1,0 Mrd €. Scania setzt ein European-Medium-Term-Notes-Programm in Höhe von 9,0 Mrd € (12,0 Mrd €) ein, das mit 5,0 Mrd € (7,0 Mrd €) von Scania Financial Services in Anspruch genommen wurde. Daneben besteht eine Anleihe in Höhe von 76 Mio € (175 Mio €) sowie eine Navistar-Anleihe in Höhe von 265 Mio € aus Asset-Backed-Securities-Transaktionen. Zur Deckung des kurzfristigen Finanzierungsbedarfs im Segment TRATON Financial Services bestehen zusätzlich zwei Scania Commercial-Paper-Programme in schwedischen Kronen bzw. Euro im Gegenwert von insgesamt 2,5 Mrd € (2,5 Mrd €), wovon 995 Mio € (210 Mio €) in Anspruch genommen wurden.

Der TRATON GROUP stehen revolvingende Kreditlinien bei der Volkswagen AG von 4,0 Mrd € (4,0 Mrd €) zur Verfügung, die mit 270 Mio € (1,0 Mrd €) in Anspruch genommen wurden. Außerdem bestehen Bankverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd € (2,8 Mrd €) sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 1,2 Mrd € (1,0 Mrd €).

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 8,2 Mrd € (7,3 Mrd €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3,7 Mrd € (3,0 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG.

Weitere 4,5 Mrd € (3,8 Mrd €) entfallen auf den Konsortialkredit, den die TRATON SE am 28. Juli 2020 abgeschlossen und am 15. Dezember 2021 von ursprünglich 3,8 Mrd € auf 4,5 Mrd € erhöht hat. Die Laufzeit der revolvingenden Kreditlinie beträgt fünf Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Der Kredit wird durch ein Bankenkonsortium, bestehend aus 23 Banken, bereitgestellt und dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität der TRATON GROUP.

Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 435 Mio € (390 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.



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

#### FINANZVERBINDLICHKEITEN TRATON GROUP NACH WÄHRUNGEN

in Mrd €	31.12.2021	31.12.2020
EUR	11,3	6,1
SEK	3,0	3,1
BRL	0,5	0,6
USD	0,5	0,5
NOK	0,3	0,3
GBP	0,4	0,3
MXN	0,3	0,0
CHF	0,0	0,1
Andere Währungen	0,6	0,3
Leasingverbindlichkeiten	1,2	1,0
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>18,2</b>	<b>12,3</b>

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

#### Liquidität

Die flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2021 bei 2,0 Mrd € (1,7 Mrd €).

Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z. B. Brasilien, Russland und China) in Höhe von 1,0 Mrd € (719 Mio €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz.

Darüber hinaus sind zum 31. Dezember 2021 53 Mio € (0 Mio €) als verfügungsbeschränkte Zahlungsmittel unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen. Die verfügungsbeschränkten Zahlungsmittel dienen im Wesentlichen als Sicherheit im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

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

#### Eigenkapital

##### EIGENKAPITALQUOTE

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON GROUP ohne Financial Services		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Eigenkapital	13.446	13.169	11.623	12.208	6.969	9.616	1.823	961	4.654	2.592
Bilanzsumme	55.120	42.767	42.121	32.824	37.937	30.839	12.999	9.943	4.185	1.986
<b>Eigenkapitalquote (in %)</b>	<b>24,4</b>	<b>30,8</b>	<b>27,6</b>	<b>37,2</b>	<b>18,4</b>	<b>31,2</b>	<b>14,0</b>	<b>9,7</b>	-	-

Zum 31. Dezember 2021 lagen die Eigenkapitalquoten von TRATON Operations bei 18,4% (31,2%) und von TRATON Financial Services bei 14,0% (9,7%), beeinflusst durch die Akquisition von Navistar.

**CASHFLOW****VERKÜRZTE TRATON GROUP KAPITALFLUSSRECHNUNG**

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
<b>Flüssige Mittel am 01.01.</b>	<b>1.714</b>	<b>1.913</b>	<b>4.267</b>	<b>3.021</b>	<b>73</b>	<b>60</b>	<b>-2.626</b>	<b>-1.168</b>
Brutto-Cashflow <sup>1</sup>	2.706	1.972	3.107	2.113	652	540	-1.054	-681
Veränderung Working Capital	-1.172	15	-336	190	-1.435	-528	599	353
<b>Cashflow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.534</b>	<b>1.987</b>	<b>2.771</b>	<b>2.303</b>	<b>-783</b>	<b>12</b>	<b>-455</b>	<b>-327</b>
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-4.406	-1.293	-1.833	-1.323	-1	-1	-2.572	31
Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen	1.959	1.078	-211	185	102	0	2.068	893
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.447</b>	<b>-215</b>	<b>-2.044</b>	<b>-1.138</b>	<b>101</b>	<b>-1</b>	<b>-504</b>	<b>924</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>1.169</b>	<b>-1.873</b>	<b>-742</b>	<b>140</b>	<b>719</b>	<b>7</b>	<b>1.192</b>	<b>-2.020</b>
Konsolidierungsbedingter Zugang Flüssige Mittel Navistar	-	-	534	-	32	-	-565	-
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	33	-98	-11	-58	4	-5	40	-35
<b>Veränderung der Flüssigen Mittel</b>	<b>288</b>	<b>-198</b>	<b>508</b>	<b>1.246</b>	<b>72</b>	<b>14</b>	<b>-293</b>	<b>-1.458</b>
<b>Flüssige Mittel am 31.12.</b>	<b>2.002</b>	<b>1.714</b>	<b>4.775</b>	<b>4.267</b>	<b>146</b>	<b>73</b>	<b>-2.919</b>	<b>-2.626</b>
Brutto-Cashflow	2.706	1.972	3.107	2.113	652	540	-1.054	-681
Veränderung Working Capital	-1.172	15	-336	190	-1.435	-528	599	353
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-4.406	-1.293	-1.833	-1.323	-1	-1	-2.572	31
<b>Netto-Cashflow</b>	<b>-2.873</b>	<b>694</b>	<b>938</b>	<b>979</b>	<b>-784</b>	<b>11</b>	<b>-3.027</b>	<b>-296</b>

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

Im Berichtszeitraum hat die TRATON GROUP einen Cashflow aus der Geschäftstätigkeit von 1,5 Mrd € (2,0 Mrd €) erzielt. Während im Geschäftsfeld TRATON Operations eine Steigerung um 469 Mio € erzielt werden konnte, war im Segment TRATON Financial Services ein Rückgang um 795 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. Außerdem erfolgten 2021 bei Scania Vehicles & Services hohe

Zuführungen zu den Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“).

Der Aufwand aus der Zuführung zu Rückstellungen ist neutral für den Netto-Cashflow. Die Ergebnisbelastung (im Brutto-Cashflow) wird durch den zugehörigen Anstieg der Bilanzposition Rückstellungen im Working Capital ausgeglichen. Im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen floss im Jahr 2021 ein Betrag von 347 Mio € ab.

Durch die Zuwächse im operativen Geschäft gegenüber dem durch die COVID-19-Pandemie geprägten Vorjahr stieg die Working-Capital-Bindung in den Forderungen nach

einer starken Entlastung im Vorjahr. Trotz anhaltender Lieferengpässe im aktuellen Jahr bei Halbleitern und weiteren wichtigen Zulieferteilen war der Vorratsbestand stabil, hier wirkte im Vorjahr ein starker Vorratsabbau. Die Bruttoveränderung der Vermieteten Vermögenswerte und der Verbindlichkeiten aus Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen wirken im Working Capital und sind im Zusammenhang mit den Abschreibungen auf vermietete Vermögenswerte im Brutto-Cashflow zu sehen.

Der negative Cashflow aus der Geschäftstätigkeit des Segments TRATON Financial Services ist hauptsächlich bedingt durch eine Erhöhung der Mittelbindung in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 1,0 Mrd € (261 Mio €), welche nur teilweise durch das sehr stark gesteigerte operative Ergebnis und eine Entlastung bei den übrigen Forderungen kompensiert wurde.

Der vollständige Erwerb von Navistar am 1. Juli 2021 prägte den Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit einer Belastung in Höhe von 2,6 Mrd € unter Corporate Items. 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.

Die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und Sachinvestitionen erhöhten sich um 288 Mio € auf 1,6 Mrd €. Von dem Anstieg entfielen 244 Mio € auf Navistar.

Im aktuellen Berichtszeitraum erfolgten außerdem Investitionen in Beteiligungen in Höhe von 103 Mio €, u. a. in TuSimple Holdings Inc., San Diego, Kalifornien/USA (TuSimple) und Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt).

Die 197 Mio € Nettozahlungsmittelabfluss aus der Veräußerung von Tochterunternehmen in 2021 standen fast vollständig im Zusammenhang mit Veräußerung der Anteile an der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr, Österreich (MTBÖ).

Der Netto-Cashflow bei TRATON Operations lag mit 938 Mio € (979 Mio €) moderat unter dem Vorjahresniveau. Der um 469 Mio € verbesserte Cashflow aus der Geschäftstätigkeit wurde durch 510 Mio € höhere Investitionen des laufenden Geschäfts überkompensiert. Von den höheren Investitionen entfielen 242 Mio € auf Navistar Sales & Services. Insgesamt wurde der Netto-Cashflow von TRATON Operations im 2. Halbjahr 2021 durch Navistar Sales & Services mit 443 Mio € belastet.

Der Netto-Cashflow der TRATON GROUP lag bei –2,9 Mrd € (694 Mio €) und ist im Berichtszeitraum geprägt durch die Akquisition von Navistar sowie die Maßnahmen zur Neuausrichtung der MAN Truck & Bus und eine höhere Mittelbindung im Working Capital.

Im Cashflow aus der Investitionstätigkeit der TRATON GROUP sind im Berichtszeitraum Rückzahlungen von 2,0 Mrd € (1,1 Mrd €) aus Wertpapieren und Geldanlagen enthalten, die nahezu vollständig auf Anlagen von flüssigen Mitteln der TRATON SE bei der Volkswagen AG entfielen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1,2 Mrd € (–1,9 Mrd €). Im Rahmen der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE 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 (Ausgleichszahlung und Erwerb angedienter Aktien). Dies ist im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit unter Kapitaltransaktionen mit Minderheiten ausgewiesen.

Die Anleiheemissionen in Höhe von 5,5 Mrd € (3,0 Mrd €) erfolgten in Höhe von 4,3 Mrd € erstmals durch die unter den Corporate Items zugeordnete Holding-Gesellschaft TRATON Finance.

Daneben wurde im Juli zur Finanzierung des Kaufpreises von Navistar in Höhe von 3,1 Mrd € (3,7 Mrd USD) ein kurzfristiges Darlehen in Höhe von 2,8 Mrd € von der Volkswagen International Luxemburg 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. Im 4. Quartal 2021 wurden bereits 1,7 Mrd € Darlehen an Volkswagen International Luxemburg zurückgezahlt.

Die Tilgungen von Anleihen in Höhe von 5,1 Mrd € (2,3 Mrd €) betreffen sowohl Scania als auch mit 1,7 Mrd € von Navistar emittierte Anleihen.

Im März 2021 wurden von TRATON SE (unter Corporate Items) mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 700 Mio € bei Investoren platziert und zum Stichtag 31. Dezember 2021 voll in Anspruch genommen. Sie beinhalten Nachhaltigkeitskriterien (an ESG Rating gebundenes Pricing) und unterstreichen damit das Engagement der TRATON GROUP bei Nachhaltigkeitsthemen und nachhaltigem Unternehmenserfolg.

**NETTOLIQUIDITÄT****TRATON GROUP NETTOLIQUIDITÄT**

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Flüssige Mittel	2.002	1.714	4.775	4.267
Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen	290	2.114	302	11
<b>Bruttoliquidität</b>	<b>2.292</b>	<b>3.828</b>	<b>5.078</b>	<b>4.278</b>
Kreditstand	-18.205	-12.298	-6.771	-2.931
<b>Nettoliquidität/-verschuldung</b>	<b>-15.913</b>	<b>-8.470</b>	<b>-1.694</b>	<b>1.347</b>

Die Nettoverschuldung erhöhte sich im Jahr 2021 um 7,4 Mrd € auf 15,9 Mrd €, im Wesentlichen bedingt durch die Erhöhung des Kreditstands. Im Kreditstand enthalten sind Kredite der Volkswagen AG sowie Volkswagen International Luxemburg an die TRATON SE in Höhe von 1,3 Mrd € (1,0 Mrd €) (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „Finanzierung des Jahres 2021“). Die Geldanlagen enthielten zum 31. Dezember 2021 Anlagen der TRATON SE bei der Volkswagen AG in Höhe von 200 Mio € (2,1 Mrd €).

**INVESTITIONEN****INVESTITIONEN DER TRATON GROUP**

in Mio €	2021	2020	Veränderung
<b>TRATON GROUP</b>	<b>4.265</b>	<b>1.339</b>	<b>2.926</b>
<b>TRATON Operations</b>	<b>1.680</b>	<b>1.361</b>	<b>319</b>
Scania Vehicles & Services	893	833	60
MAN Truck & Bus	456	450	6
Navistar Sales & Services	246	-	246
VWCO	87	80	7
Überleitung	-1	-2	1
<b>TRATON Financial Services</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Corporate Items</b>	<b>2.582</b>	<b>-23</b>	<b>2.605</b>
<b>Investitionen TRATON Operations</b>	<b>1.680</b>	<b>1.361</b>	<b>319</b>
davon Sachinvestitionen	1.125	988	136
Sachinvestitionsquote <sup>1</sup>	3,7	4,5	-0,7 ppt
davon aktivierte Entwicklungskosten	468	316	152
davon Investitionen in Beteiligungen	87	56	31

<sup>1</sup> Sachinvestitionen im Verhältnis zum Umsatz

Die Sachinvestitionen im Geschäftsfeld TRATON Operations erhöhten sich im Berichtszeitraum hauptsächlich durch die Einbeziehung von Navistar auf 1,1 Mrd €. Die wesentlichen Investitionsaktivitäten umfassten Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten wie der markenübergreifenden schweren Antriebsplattform und den Getrieben bei MAN Truck & Bus und Scania sowie Erweiterungsinvestitionen, z. B. in Gießereianlagen bei Scania sowie Ersatzinvestitionen. Bei MAN Truck & Bus erfolgten im Berichtsjahr 2021 weitere Investitionen für die im letzten Jahr vorgestellte neue Lkw-Generation. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit von Volkswagen Caminhões e Ônibus lag auf der Erneuerung der Dieselantriebsstränge. Navistar investierte in den Neubau bzw. die Erweiterung von Fertigungsanlagen an den Standorten San Antonio, Texas, und Huntsville, Alabama/USA.

Die im Vergleich zum Vorjahr erhöhten aktivierten Entwicklungskosten spiegelt insbesondere das Themenfeld alternative Antriebe wider. Zusätzlich erhöhend wirkte die Einbeziehung von Navistar.

In den Corporate Items wirkte der Kaufpreis für den Erwerb der ausstehenden Anteile an Navistar in Höhe von 3,1 Mrd € abzüglich der erworbenen flüssigen Mittel in Höhe von 565 Mio €.

#### AUSSERBILANZIELLE VERPFLICHTUNGEN DER TRATON GROUP

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
<b>TRATON GROUP</b>			
Eventualverbindlichkeiten	4.415	3.250	1.165
Bestellobligo für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	724	613	111
Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen	701	494	207
Außerbilanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	116	58	57
Übrige finanzielle Verpflichtungen	304	3.042	-2.738

Eine wesentliche Ursache für den Anstieg der Eventualverbindlichkeiten im Vergleich zum Vorjahr ist die Einbeziehung von Navistar in den Konzernabschluss. Dadurch sind erstmalig Bürgschaften von Navistar in Höhe von 1 Mrd Euro enthalten, bei denen es sich im Wesentlichen um Zahlungsausfallgarantien zugunsten von Banken handelt. In den übrigen finanziellen Verpflichtungen zum 31. Dezember 2021 wirken die Verpflichtungen der TRATON GROUP aus dem am 15. Dezember 2021 unterzeichneten Vertrag zur Gründung eines Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group mit 167 Mio €. Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthielten im Vorjahr im Wesentlichen die bedingte Zahlungsverpflichtung aus dem geplanten Erwerb der zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Besitz der TRATON befindlichen Navistar-Anteile.



## 7. Vermögenslage

### ANALYSE DER BILANZ

#### VERKÜRZTE TRATON GROUP BILANZ

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwerte	6.166	3.305	390	352	-	-	5.776	2.954
Immaterielle Vermögenswerte <sup>1</sup>	7.145	3.461	4.018	2.405	4	4	3.123	1.051
Sachanlagen	8.060	6.908	7.568	6.554	25	22	467	332
Vermietete Vermögenswerte	6.924	6.496	6.802	6.488	886	752	-765	-744
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	1.280	1.380	203	150	-	-	1.077	1.230
Sonstige Beteiligungen	660	72	1.022	441	0	0	-362	-368
Ertragsteuerforderungen	268	115	258	366	33	27	-23	-278
Aktive latente Steuern	2.114	1.231	2.366	910	124	56	-376	264
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	9.936	7.741	8	4	9.925	7.733	3	4
Vorräte	5.456	4.325	5.454	4.325	2	-	0	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.437	1.906	2.522	1.952	328	47	-414	-93
Sonstige Vermögenswerte	2.447	2.008	2.523	2.619	1.526	1.228	-1.603	-1.840
Wertpapiere und Geldanlagen	226	2.105	26	5	-	-	200	2.100
Flüssige Mittel	2.002	1.714	4.775	4.267	146	73	-2.919	-2.626
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>55.120</b>	<b>42.767</b>	<b>37.937</b>	<b>30.839</b>	<b>12.999</b>	<b>9.943</b>	<b>4.185</b>	<b>1.986</b>
Eigenkapital	13.446	13.169	6.969	9.616	1.823	961	4.654	2.592
Finanzverbindlichkeiten	18.205	12.298	6.771	2.931	10.177	8.581	1.257	787
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.648	1.828	2.628	1.793	12	11	8	24
Ertragsteuerverbindlichkeiten	195	117	286	178	32	20	-123	-80
Passive latente Steuern	803	767	321	402	123	60	359	304
Ertragsteuerrückstellungen	162	128	53	30	3	4	105	93
Sonstige Rückstellungen	4.659	2.280	4.556	2.227	6	3	98	50
Sonstige Verbindlichkeiten	10.756	9.411	12.138	10.928	407	199	-1.788	-1.716
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.245	2.769	4.215	2.733	416	104	-385	-68
<b>Gesamtkapital</b>	<b>55.120</b>	<b>42.767</b>	<b>37.937</b>	<b>30.839</b>	<b>12.999</b>	<b>9.943</b>	<b>4.185</b>	<b>1.986</b>

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

Das Gesamtvermögen der TRATON GROUP ist im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 12,4 Mrd € gestiegen. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung von Navistar (für weitere Erläuterungen siehe Anhangsangabe „7. Akquisition Navistar“ im Konzernabschluss).

Im Anstieg der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie der Immateriellen Vermögenswerte spiegelt sich die Akquisition von Navistar wider.

Der Anstieg der Sachanlagen um 1,2 Mrd € ist im Wesentlichen auf den Zugang von Navistar zurückzuführen, gegenläufig wirkt der Verkauf des Werks Steyr durch die MAN Truck & Bus.

Die Vermieteten Vermögenswerte sind im Wesentlichen aufgrund der erstmaligen Einbeziehung von Navistar um 428 Mio € angestiegen.

Die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen sind um 101 Mio € zurückgegangen. Hier wirkt die erstmalige Konsolidierung von Navistar zum 1. Juli 2021, die somit ab diesem Zeitpunkt nicht mehr unter dieser Bilanzposition ausgewiesen wurde. Gegenläufig wirken die einbezogenen Ergebnisse der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, insbesondere Sinotruk.

Die Sonstigen Beteiligungen sind sehr stark auf 660 Mio € gestiegen. Dies ist insbesondere auf die Erhöhung der Anteile an TuSimple aufgrund der Konsolidierung von Navistar zurückzuführen. Außerdem hat TRATON in Bezug auf TuSimple eine Option zum Erwerb weiterer Anteile ausgeübt. Des Weiteren begründet sich der Anstieg mit der Fair-Value-Bewertung der Beteiligung an Northvolt mit der Entwicklung der Anteile nach einer erfolgreichen Finanzierungsrunde, sowie dem Erwerb weiterer Anteile an dieser Gesellschaft.

Der Anstieg der Aktiven latenten Steuern hat 884 Mio € betragen. Dies resultiert in erster Linie aus der Übernahme von Navistar und der Aktivierung von latenten Steuern auf Verlustvorträge.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind um 28 % auf 9,9 Mrd € gestiegen. Hier wirken zum einen die erstmalige Konsolidierung von Navistar Financial Services und zum anderen das Wachstum im bisherigen Finanzierungsgeschäft.

Im Vergleich zum 31. Dezember 2020 sind die Vorräte um 1,1 Mrd € gestiegen. Der wesentliche Effekt ist durch die Konsolidierung von Navistar begründet. Allerdings spiegeln sich

hier u. a. auch die Lieferschwierigkeiten im Halbleiterbereich und bei anderen Komponenten sowie das deutlich gestiegene Produktionsvolumen wider.

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert neben der Übernahme von Navistar aus dem Umsatzanstieg der anderen Konzernbereiche.

Die Wertpapiere und Geldanlagen sind um 1,9 Mrd € gesunken. Hier wurde kurzfristig angelegte Liquidität aufgelöst, um den gestiegenen Bedarf an Flüssigen Mitteln zu kompensieren.

Die Flüssigen Mittel liegen zum Bilanzstichtag bei 2,0 Mrd € (1,7 Mrd €) und sind damit leicht gestiegen. Dem Zufluss an Zahlungsmitteln aus der Verminderung der Wertpapiere und Geldanlagen und der Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten stehen u. a. Abflüsse aus dem Kauf von Navistar und aus der Zahlung einer Abfindung an die MAN-Minderheitsaktionäre im Rahmen des Squeeze Out sowie aus der Dividendenzahlung nach der Hauptversammlung gegenüber.

Das Eigenkapital der TRATON GROUP stieg zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem 31. Dezember 2020 auf 13,4 Mrd €. Dies ist im Wesentlichen auf das positive Gesamtergebnis von 941 Mio € zurückzuführen. Dieses resultiert aus dem positiven Ergebnis nach Steuern von 470 Mio € und dem sonstigen Ergebnis von 471 Mio €, das insbesondere aus den versicherungsmathematischen Gewinnen aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen, den Effekten aus der Umrechnung ausländischer Abschlüsse in Euro und der Bewertung von Derivaten herrührt. Gegenläufig wirken die negativen Effekte der Fair-Value-Bewertung der Beteiligungen. Zudem wirkten die Übernahme der 5,64 % Minderheitsanteile an der MAN SE aus dem Squeeze-Out-Beschluss (siehe Anhangsangabe „31. Eigenkapital“ im Konzernabschluss) und der Beschluss zur Dividendenausschüttung belastend auf das Eigenkapital.

Die Finanzverbindlichkeiten sind um 5,9 Mrd € auf 18,2 Mrd € gestiegen. Dies ist insbesondere auf die Begebung von Anleihen aus dem European-Medium-Term-Notes-Programm durch die TRATON Finance Luxembourg i.H.v. 4,3 Mrd €, auf die Aufnahme des Kredits bei der Volkswagen International Luxembourg von noch 1,1 Mrd € und auf die Ausgabe mehrerer Schuldscheindarlehen von insgesamt 700 Mio € jeweils u. a. für die Finanzierung der Navistar-Akquisition und des operativen Geschäfts zurückzuführen (für weitere Informationen siehe Abschnitt „Finanzlage“).

Der starke Anstieg der Pensionsrückstellungen um 45 % ergibt sich in erster Linie durch die Erstkonsolidierung von Navistar. Dieser Effekt wird teilweise durch die Berücksichti-

gung versicherungsmathematischer Gewinne im Wesentlichen aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes kompensiert (siehe Anhangsangabe „**35. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**“).

Die Sonstigen Rückstellungen sind um 2,4 Mrd € gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die Einbeziehung von Navistar und hier insbesondere auf Rückstellungen für Prozessrisiken, zurückzuführen (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“). Außerdem schlagen sich hier Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren (für weitere Erläuterungen siehe ebenfalls Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“) und Rückstellungen in Bezug auf die Neuaufstellung des Geschäfts bei MAN Truck & Bus nieder.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind um 1,3 Mrd € gestiegen. Dies ist hauptsächlich auf den Erwerb von Navistar zurückzuführen. Stark angestiegen sind die Vertragsverbindlichkeiten und die Verbindlichkeiten aus Lohn und Gehalt.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 1,5 Mrd € resultiert fast ausschließlich aus der erstmaligen Einbeziehung von Navistar in den Konzernabschluss der TRATON GROUP.

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

## KAPITALRENDITE

### KAPITALRENDITE

in Mio €	2021	2020
Investiertes Vermögen im Jahresdurchschnitt	14.042	12.326
Operatives Ergebnis TRATON Operations	677	176
Operatives Ergebnis der TRATON Holding	-244	-181
Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen TRATON Operations	-274	-20
Konsolidierung TRATON Operations	1	-1
Operatives Ergebnis für RoI	161	-26
Operatives Ergebnis nach Steuern für RoI	113	-18
<b>Kapitalrendite (in %)</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,1</b>

TRATON GROUP Geschäftsbericht 2021

Die Kapitalrendite stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des gestiegenen Operativen Ergebnisses. Das 2021 ebenfalls gestiegene durchschnittliche Investierte Vermögen wirkte sich dagegen negativ auf die Kapitalrendite aus. Für weitere Details zur Entwicklung des Investierten Vermögens sowie des Operativen Ergebnisses wird auf die Erläuterungen in den Abschnitten „**Analyse der Bilanz**“ sowie „**Gewinn und Verlust**“ verwiesen.

Beim Operativen Ergebnis für RoI wurden keine Korrekturen für Bereinigungen vorgenommen. Die in den Bereinigungen ausgewiesenen Aufwendungen in Höhe von 1.205 Mio € (54 Mio €) wurden nicht in Abzug gebracht.

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

## 8. Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Im Jahr 2021 konnte insgesamt eine Erholung der globalen Wirtschaftsleistung verzeichnet werden, nachdem das Vorjahr stark durch die COVID-19-Pandemie geprägt war. Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung folgend zeigten auch die bedeutsamsten Lkw-Märkte der TRATON GROUP in Summe eine erhebliche Erholung, die bedeutsamsten Busmärkte verzeichneten dagegen in Summe einen leichten Rückgang. Die Entwicklung im 2. Halbjahr 2021 wurde durch Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen negativ beeinflusst. Darüber hinaus ging die wirtschaftliche Erholung einher mit signifikant steigenden Preisen für Energie und sonstige Rohstoffe.

Am 1. Juli 2021 erfolgte der Zusammenschluss von TRATON mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar. Für TRATON bedeutet die Transaktion den Einstieg in den wichtigen nordamerikanischen Markt und sie stellte einen wesentlichen Schritt zur Umsetzung der Global-Champion-Strategie dar.

Der Auftragseingang von TRATON Operations betrug im Gesamtjahr 359.975 (216.251) Einheiten und konnte damit um 66 % gesteigert werden. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert 47 % betragen.

Der Absatz von TRATON Operations lag mit 271.608 (190.180) Einheiten 43 % über dem Niveau des Vorjahres, bzw. 27 % ohne Berücksichtigung von Navistar. Der Anstieg im Gesamtjahr 2021 resultierte insbesondere aus dem Lkw-Geschäft. Die Transporter-Absätze konnten ebenfalls stark gesteigert werden. Der Bus-Absatz war hingegen ohne Berücksichtigung von Navistar erheblich rückläufig. Im 2. Halbjahr 2021 beeinflussten anhaltende

Lieferengpässe den Absatz der TRATON GROUP negativ. Davon waren alle Marken betroffen, allerdings je nach Lieferantennetz, Ausstattung der Fahrzeuge und Kundennachfrage unterschiedlich stark.

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 30,6 Mrd € (22,6 Mrd €) und damit 36 % mehr als im Vorjahr, bzw. 20 % ohne Berücksichtigung von Navistar. Der Umsatzanstieg im Geschäftsfeld TRATON Operations resultierte im Wesentlichen aus den sehr stark wachsenden Lkw- und Transporter-Absätzen. Auch das Vehicle-Services-Geschäft ist sehr stark gewachsen. Gegenläufig wirkten der sinkende Bus-Umsatz sowie negative Währungseffekte. Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services wuchs um 18 %. Vor Berücksichtigung des Finanzdienstleistungsgeschäfts von Navistar konnte ebenfalls ein moderates Wachstum verzeichnet werden.

Die aktualisierte Prognose konnte im Geschäftsjahr 2021 für die Operative Rendite der TRATON GROUP (inklusive Ergebniseffekten aus der Navistar-Kaufpreisallokation und ohne die MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen) nicht erreicht werden. Die Operative Rendite lag bei 3,6 % und wurde durch Aufwendungen bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „Wesentliche Rechtsstreitigkeiten“) belastet. Unter Berücksichtigung von Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus in Höhe von 696 Mio € lag die Operative Rendite bei 1,3 %.

Ohne Berücksichtigung der Aufwendung für das EU-Kartellverfahren in Höhe von 510 Mio € würde die Operative Rendite 5,2 % (inklusive Ergebniseffekten aus der Navistar-Kaufpreisallokation und ohne die MAN Truck & Bus Restrukturierungsmaßnahmen) betragen und damit leicht über dem prognostizierten Zielkorridor liegen.

Der Vorstand der TRATON GROUP blickt vor dem Hintergrund der Erholung der globalen Wirtschaftslage im Jahr 2021 auf einen zufriedenstellenden Geschäftsverlauf insbesondere im 1. Halbjahr 2021 zurück. Durch Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen verschlechterte sich jedoch die positive Entwicklung innerhalb des 2. Halbjahres 2021. Des Weiteren wurde das Ergebnis eingetrübt durch die Entscheidung des Europäischen Gerichts im Rahmen des EU-Kartellverfahrens.

## TRATON SE (HGB)

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

Die TRATON SE ist beim Amtsgericht München unter der Registernummer HRB 246068 eingetragen. Der Jahresabschluss der TRATON SE für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2021 ist nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs und der SE-Verordnung in Verbindung mit dem Aktiengesetz aufgestellt.

Die TRATON SE ist zum Stichtag 31. Dezember 2021 eine 89,72 %-ige unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg S.A, Strassen/Luxemburg, die wiederum eine 100 %-ige Tochter der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG) ist.

### 1. Geschäftsverlauf

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

Am 8. Mai 2021 hat die TRATON SE dem Vorstand der MAN SE ein konkretisiertes Verlangen zur Durchführung des verschmelzungsrechtlichen Squeeze Out übermittelt. Die TRATON SE hielt 94,36 % des Grundkapitals der MAN SE. Am 31. August 2021 ist der Übertragungsbeschluss der Hauptversammlung der MAN SE vom 29. Juni 2021 – zur Übertragung der Aktien der übrigen Aktionäre der MAN SE auf die TRATON SE gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung – ins Handelsregister der TRATON SE eingetragen worden. Gleichzeitig wurde auch die Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE eingetragen. Damit sind alle Aktien der Minderheitsaktionäre auf die TRATON SE übergegangen. Zeitgleich ist die Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE wirksam geworden und die MAN SE als Rechtsträgerin erloschen. Damit wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2021 die Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE unter Ausübung des Wahlrechts gem. § 24 Umwandlungsgesetzes im Wege der Buchwertfortführung durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Verschmelzung ist ein Ausschluss der Minderheitsaktionäre von MAN gemäß § 62 Abs. 5 UmwG i.V. m. §§ 327a ff. des AktG erfolgt. Die Barabfindung wurde auf

70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie festgelegt. Aufgrund des höheren Buchwerts der Anteile an der MAN SE als die Buchwerte des Vermögens der MAN SE entstand im Geschäftsjahr ein Verschmelzungsverlust in Höhe von 5,6 Mrd €. Die wesentlichen Auswirkungen der Verschmelzung wirkten in den Finanzanlagen, den Forderungen gegen verbundenen Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Infolge der Verschmelzung wurden insbesondere die MAN Truck & Bus SE sowie die Scania AB zu 100%-igen unmittelbaren Töchtern der TRATON SE. Im Zusammenhang mit der Verschmelzung hat die TRATON SE die Finanzierungsaufgaben von der MAN SE übernommen.

Die TRATON SE hat im Geschäftsjahr das Vorstandsteam neu geordnet. Mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2021 legte Herr Henrik Henriksson sein Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE und CEO der Scania AB und Scania CV AB nieder. Herr Christian Levin wurde mit Wirkung ab dem 1. Mai 2021 zum CEO der Scania AB und Scania CV AB bestellt und übernahm die Verantwortung für die Scania Group im Vorstand der TRATON SE. Herr Bernd Osterloh wurde mit Wirkung ab dem 1. Mai 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt und übernahm das Vorstandsressort „Human Resources“. Mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2021 legten die Herren Matthias Gründler und Christian Schulz ihre Ämter im Vorstand der TRATON SE nieder. Herr Christian Levin wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zusätzlich zu seiner Verantwortung als CEO der Scania AB und Scania CV AB zum Vorstandsvorsitzenden der TRATON SE bestellt. Frau Annette Danielski wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Sie übernahm unter anderem das Vorstandsressort „Finance & Controlling“ von Herrn Christian Schulz. Herr Mathias Carlbauer wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt und übernahm das neu geschaffene Vorstandsressort „Navistar Group“. Er ist gleichzeitig CEO von Navistar International Corporation. Mit Wirkung zum Ablauf des 24. November 2021 legte Herr Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann sein Amt als Mitglied des Vorstands sowie sein Amt als Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE nieder. Herr Alexander Vlaskamp wurde mit Wirkung ab dem 25. November 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt. Er übernahm neben seinem Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE auch den Vorsitz des Vorstands der MAN Truck & Bus SE.

Im März 2021 wurden von der TRATON SE mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 700 Mio € bei Investoren platziert. Zum Stichtag 31. Dezember 2021 waren diese Darlehen in voller Höhe ausbezahlt. Daneben hat die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des Kaufpreises der zu diesem Zeitpunkt noch nicht von

TRATON SE gehaltenen Stammaktien an Navistar einen Kredit in Höhe von 3,3 Mrd € bei der Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxemburg), mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der Kredit wurde im Mai 2021 auf 2,75 Mrd € reduziert und im Juli 2021 vollständig gezogen sowie im Oktober 2021 und November 2021 durch Bankfinanzierungen in Höhe von 1,7 Mrd € ersetzt und auf 1,05 Mrd € vorzeitig reduziert. Weiterhin hat die TRATON SE den im 3. Quartal 2020 aufgenommenen Konsortialkredit in Höhe von 3,75 Mrd € im Dezember 2021 auf 4,5 Mrd € aufgestockt. Die Fazilität kann in verschiedenen Währungen in Anspruch genommen werden und dient für allgemeine Unternehmenszwecke sowie zur Liquiditätsabsicherung der TRATON GROUP. Die neue Fazilität hat eine Laufzeit von 5 Jahren und kann bis zu zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Seit 12. März 2021 verfügt die TRATON GROUP über ein European-Medium-Term-Notes-Programm. Das Kapitalmarktmissionsprogramm im Volumen von 12,0 Mrd € ermöglicht der TRATON GROUP eine flexible und effiziente Kapitalaufnahme an den Fremdkapitalmärkten. Neben der TRATON SE kann auch die indirekte Tochtergesellschaft TRATON Finance Luxembourg S.A. Anleihen unter dem Programm begeben. Die TRATON SE und die TRATON Finance Luxembourg S.A. nutzen das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird. TRATON Finance Luxembourg S.A. hat im Jahr 2021 auf Basis des Programms Senior Notes im Volumen von 4,3 Mrd € begeben, für die die TRATON SE eine Garantie abgegeben hat.

Im Geschäftsjahr 2021 haben die Scania Finance Deutschland GmbH, die Scania CV Deutschland Holding GmbH, sowie die Scania Real Estate Deutschland GmbH jeweils Ergebnisabführungsverträge mit einer direkten 100%-igen Tochtergesellschaft der TRATON SE abgeschlossen. Diese Tochtergesellschaft wurde ebenfalls im Geschäftsjahr 2021 auf die TRATON SE verschmolzen, sodass die drei Ergebnisabführungsverträge nunmehr jeweils zwischen den zuvor genannten Gesellschaften und der TRATON SE als Rechtsnachfolgerin fortgelten.

Im Jahr 2021 konnte insgesamt eine Erholung der globalen Wirtschaftsleistung verzeichnet werden, nachdem das Vorjahr stark durch die COVID-19-Pandemie geprägt war. Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung folgend, zeigten auch die bedeutsamsten Lkw-Märkte der TRATON GROUP in Summe eine erhebliche Erholung, die bedeutsamsten Busmärkte verzeichneten dagegen in Summe einen leichten Rückgang. Die Entwicklung im 2. Halbjahr 2021 wurde durch Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen negativ beeinflusst. Darüber hinaus ging die wirtschaftliche Erholung einher mit



signifikant steigenden Preisen für Energie und sonstige Rohstoffe. Aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus ist es schwierig, Dauer und Umfang der daraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der TRATON SE vorherzusagen. Wir gehen jedoch davon aus, dass durch die COVID-19-Pandemie die langfristige Geschäftsentwicklung nicht nachhaltig negativ beeinflusst und die Auswirkungen keinen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss der TRATON SE haben werden.

Die TRATON SE weist im Geschäftsjahr 2021 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von –5.552 Mio € (–146 Mio €) aus. Die Verschlechterung in Höhe von 5.406 Mio € resultierte im Wesentlichen aus dem in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesenen Verlust aus der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in Höhe von 5.588 Mio € sowie aus gestiegenen Aufwendungen aus der Fremdwährungsbewertung und Aufwendungen im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten. Gegenläufig wirkte die Verbesserung des Beteiligungsergebnisses sowie der Anstieg der Sonstigen betrieblichen Erträge.

## 2. Ertragslage

### TRATON SE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio €	2021	2020	Veränderung
Beteiligungsergebnis	205	2	203
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	5	1	4
Zinsergebnis	8	–29	37
Umsatzerlöse	28	26	2
Umsatzkosten	–18	–25	7
Bruttoergebnis vom Umsatz	10	1	9
Allgemeine Verwaltungskosten	–141	–104	–37
Sonstige betriebliche Erträge	269	120	149
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–5.943	–137	–5.806
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	0	35
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>–5.552</b>	<b>–146</b>	<b>–5.406</b>
<b>Jahresfehlbetrag</b>	<b>–5.552</b>	<b>–146</b>	<b>–5.406</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	128	100	28
Entnahme aus der Kapitalrücklage	5.700	300	5.400
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>276</b>	<b>254</b>	<b>22</b>

Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich das Beteiligungsergebnis um 203 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Dividende von Scania AB in Höhe von 267 Mio € und der Gewinnabführung von Scania CV Deutschland GmbH. Dagegen wurde eine Verlustübernahme von MAN Truck & Bus SE ausgewiesen.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 37 Mio € auf 8 Mio € verbessert. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen durch die Erträge aus verbundenen Unternehmen sowie aus Steuerzinserträgen. Gegenläufig wirkten die höheren Aufwendungen an verbundene Unternehmen u.a. im Zusammenhang mit dem Kredit bei der Volkswagen International Luxemburg und den erweiterten Finanzierungstätigkeiten für die TRATON GROUP.

Die Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Dienstleistungen und Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen und haben sich von 26 Mio € auf 28 Mio € erhöht. Die allgemeinen Verwaltungskosten haben sich um 37 Mio € auf 141 Mio € erhöht. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Personalaufwands infolge der gestiegenen Mitarbeiterzahl im Zusammenhang mit der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE sowie auf die höheren Organbezüge zurückzuführen.

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind geprägt vom Verlust aus der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in Höhe von 5.588 Mio €. Die Veränderungen der Sonstigen betrieblichen Erträge und der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Fremdwährungsumrechnung.

Für das Geschäftsjahr 2021 ergibt sich ein Steuerertrag in Höhe von 35 Mio €.

Der Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE schlagen den Aktionären auf der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 0,50 € vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 250 Mio €.

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

### 3. Vermögens- und Finanzlage

#### TRATON SE BILANZ

in Mio €	2021	2020	Veränderung
Anlagevermögen	20.340	20.586	-246
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände <sup>1</sup>	3.471	4.190	-719
Guthaben bei Kreditinstituten	221	31	190
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.032</b>	<b>24.807</b>	<b>-775</b>
Eigenkapital	15.072	20.749	-5.677
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.428	550	1.878
Übrige Rückstellungen und Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	6.533	3.508	3.024
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.032</b>	<b>24.807</b>	<b>-775</b>

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

2 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 775 Mio € auf 24.032 Mio € reduziert.

Das Anlagevermögen besteht im Wesentlichen aus den Anteilen an der Scania AB, der TRATON International S.A. sowie die im Zuge der Verschmelzung auf die TRATON SE übergangenen Anteile an der MAN Finance and Holding S.A. und an der MAN Truck & Bus SE.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme erhöhte sich auf 84,6% (83,0%).

Die Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenstände verringerten sich um 719 Mio € auf 3.471 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus der im Zusammenhang mit der Verschmelzung weggefallenen Finanzierungstätigkeit zwischen der TRATON SE und der MAN SE. Gegenläufig wirkt der Anstieg durch die von der MAN SE übernommenen Finanzierungsaufgaben.

Guthaben bei Kreditinstituten erhöhten sich durch die Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE auf 221 Mio €.

Der Rückgang des Eigenkapitals ist zurückzuführen auf die im Berichtsjahr ausgezahlte Dividende für das vorherige Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 125 Mio € und auf den Jahresfehlbetrag in Höhe von 5.552 Mio €. Zum 31. Dezember 2021 betrug die Eigenkapitalquote 62,7% (83,6%).

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 14.295.313 T€ (19.995.313 T€) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar. Im Geschäftsjahr wurde aus der Kapitalrücklage ein Betrag von 5.700 Mio € entnommen.

Die „Übrigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten“ enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Sonstige Rückstellungen. Der Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten ergab sich hauptsächlich aus dem Zusammenhang mit der Verschmelzung von der MAN SE übernommenen Finanzierungsaufgaben sowie den erweiterten Finanzierungstätigkeiten für die TRATON GROUP. Die Übrigen Rückstellungen in Höhe von 196 Mio € wurden überwiegend gebildet für Steuerrückstellungen, für öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, Verpflichtungen aus Aufhebungsvereinbarungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern sowie für weitere Einzelrisiken.

Die Nettoliquidität/-verschuldung ergibt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, konzerninternen Forderungen aus dem Finanzverkehr, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten/Sonstigen und abzüglich der konzerninternen Verbindlichkeiten aus dem Finanzverkehr. Die Nettoverschuldung der TRATON SE belief sich am 31. Dezember 2021 auf 3.291 Mio € (322 Mio € Nettoliquidität).

#### 4. Chancen und Risiken

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

## 5. Prognosebericht

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

## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

### 1. Prognosebericht

Bei unserer Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der TRATON GROUP für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 handelt es sich um Einschätzungen, die die zukunftsgerichteten Erwartungen des Unternehmens hinsichtlich dieser Kennzahlen der TRATON GROUP beschreiben. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Lkw- und Busmärkte. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Zielsetzungen unserer Segmente sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Lkw- und Busmärkte an. Mit dem Erwerb von Navistar zum 1. Juli 2021 hat die TRATON GROUP zusätzliches Absatzpotenzial in Nordamerika für Lkw und Busse erschlossen. Die Integration von Navistar spiegelt sich in allen Kennzahlen der Prognose wider.

### RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Die Prognose ist auf Basis unserer Geschäftsentwicklung und internen Planungen aufgestellt worden. Die aktuellen Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt sind darin nicht berücksichtigt, da sich die konkreten Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen lassen. Es besteht jedoch das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP auswirken. Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicher-

heit vorherzusagen, in welchem Umfang sich der Russland-Ukraine-Konflikt auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird.

In der Ukraine hat die TRATON GROUP keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Die TRATON GROUP hat in Russland insbesondere eine Produktionsgesellschaft am Standort in St. Petersburg, die den russischen Markt bedient, sowie Vertriebsseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. Diese können vor allem durch die derzeit bereits beschlossenen, aber auch durch neue Sanktionen und die allgemeine Entwicklung in Russland beeinträchtigt sein. Es ist nicht auszuschließen, dass sich der weitere Verlauf des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der TRATON GROUP auswirkt.

### ERWARTUNGEN ZUR GESAMTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 insgesamt weiter wachsen wird. Der weitere Verlauf und Umgang mit der COVID-19-Pandemie stellt – insbesondere mit dem Aufkommen der Omikron-Variante – zusätzliche Risiken für die globalen Lieferketten dar. Dies kann zu fortgesetzten Engpässen über das 1. Halbjahr hinaus bei Vorprodukten und Rohstoffen im verarbeitenden Gewerbe und damit auch in der Nutzfahrzeugproduktion führen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2023 bis 2026 fortsetzen wird.

### EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE

In Westeuropa erwarten wir ein robustes Wirtschaftswachstum. Große Herausforderungen stellen grundsätzlich die umfassenden Folgewirkungen der COVID-19-Pandemie dar sowie die weiteren Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2022 ebenfalls eine robuste Wachstumsrate, vorbehaltlichen des weiteren Verlaufs des Russland-Ukraine-Konflikt.

Für die Türkei erwarten wir ein deutlich positives, wenngleich geringeres Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Wäh-

Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2022 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich nur moderat ausfallen.

### Deutschland

Wir erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2022 mit einer deutlich positiven Rate wachsen wird. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2022 voraussichtlich weiter verbessern.

### Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2022 stark sein wird und dass sich der Arbeitsmarkt ebenfalls weiter erholt. Die US-Notenbank erwartet im Jahresverlauf einen Zinsanstieg, wengleich auf einem relativ niedrigen Niveau. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls deutlich positiv sein, während wir in Mexiko von einer moderaten Wachstumsrate ausgehen.

### Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2022 eine moderat positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die wirtschaftliche Lage leicht verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

### Asien/Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2022 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau weiter wachsen. Der weitere Verlauf der COVID-19-Pandemie birgt hierfür jedoch potenziell hohe Risiken. In Japan wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich solide ansteigen.

### ERWARTUNGEN ZUR BRANCHENENTWICKLUNG

Der Vorstand der TRATON GROUP erwartet, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 insgesamt weiter wachsen wird. Das Wachstum der TRATON GROUP wird dabei jedoch durch anhaltende Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen, sowie durch steigende Preise für Energie und sonstige Rohstoffe, insbesondere im 1. Halbjahr, beeinflusst.

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, Südafrika und der Türkei im Vorjahresvergleich grundsätzlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die Region EU27+3 wird ein spürbarer Marktanstieg erwartet, da die hohe Lkw-Nachfrage, aufgrund der bestehenden Lieferengpässe, bisher nicht vollständig bedient werden konnte. Für Brasilien gehen wir ebenfalls von einem spürbaren Nachfrageanstieg aus. Für Nordamerika gehen wir davon aus, dass die Nachfrage erheblich über Vorjahresniveau liegen wird. In der Türkei gehen wir von einem moderaten Nachfrageanstieg aus. Für Südafrika erwarten wir ein leichtes Marktwachstum.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Busmärkten (EU27+3, Brasilien und Schulbusse in Nordamerika) rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer steigenden Nachfrage, jedoch mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktanstieg, hierbei gehen wir von einer beginnenden Erholung im Reisebussegment im Vergleich zum Vorjahr, sowie von Aufträgen im Rahmen von staatlich geförderten Programmen aus. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich stark über dem Vorjahreswert liegen. Ein erhebliches Marktwachstum erwarten wir in Nordamerika.

### ABSATZ 2022

Für den Lkw-Absatz gehen wir für 2022 insgesamt von einem starken Anstieg aus. Die Bus-Absatzzahlen werden 2022 voraussichtlich sehr stark steigen. Weltweit erwarten wir für alle Fahrzeuge (inklusive MAN TGE) in Summe für das Geschäftsjahr 2022 einen sehr starken Absatzanstieg.

### UMSATZ UND RENDITE 2022

Für den Umsatz des Geschäftsfelds TRATON Operations gehen wir für das Geschäftsjahr 2022 von einem starken Anstieg aus, im Wesentlichen resultierend aus dem Anstieg des Lkw- und Bus-Absatzes. Für TRATON Financial Services gehen wir von einem deutlichen Umsatzanstieg aus. In Summe erwarten wir damit für den Umsatz der TRATON GROUP einen starken Anstieg.

Für das Jahr 2022 prognostizieren wir für die TRATON GROUP eine Operative Rendite (bereinigt) von 5,0 bis 7,0%. In dieser Prognose sind Ergebniseffekte aus der Navistar-Kaufpreisallokation enthalten.

Für das Geschäftsfeld TRATON Operations gehen wir von einer Operativen Rendite (bereinigt) von 5,5 bis 7,5% aus. Diese Erwartungshaltung basiert auf den oben dargestellten Lkw- und Bus-Marktwachstums- und Absatzannahmen.

Wir erwarten eine Kapitalrendite (Return on Investment) von 7,0 bis 9,0%.

In Bezug auf die erwartete Bandbreite für den Netto-Cashflow des Geschäftsfelds TRATON Operations geht der Vorstand der TRATON GROUP aufgrund der aktuell anhaltenden Zulieferengpässe und der daraus resultierenden Belastungen im Umlaufvermögen für das Geschäftsjahr 2022 von einer Bandbreite zwischen 700 Mio € und 1 Mrd € aus. Darin nicht enthalten sind Ausgaben bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren (für weitere Erläuterungen siehe Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“).

Für das Geschäftsfeld TRATON Financial Services prognostizieren wir eine Operative Rendite (bereinigt) von 20,0 bis 25,0%.

#### SACHINVESTITIONEN UND PRIMÄRE FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

Mit den Investitionen in unsere Produkte und Werke sowie mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten schaffen wir die Voraussetzungen für ein profitables und nachhaltiges Wachstum der TRATON GROUP. Im Geschäftsjahr 2022 planen wir für TRATON Operations gegenüber dem Jahr 2021 einen sehr starken Anstieg der Sachinvestitionen sowie einen starken Anstieg der primären Forschungs- und Entwicklungskosten. Der Anstieg resultiert insbesondere aus der Integration von Navistar zum 1. Juli 2021 sowie aus unseren Aktivitäten im Bereich der Elektrifizierung. Des Weiteren enthält unsere Prognose Investitionen bei Scania Vehicles & Services für den Ausbau unserer Präsenz in China.

Darüber hinaus ist geplant, für den Ausbau unserer Geschäftstätigkeit Investitionen in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrags unter Corporate Items zu tätigen.

#### GESAMTAUSSAGE ZUR KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Vorbehaltlich eines weiteren Anstiegs der Infektionszahlen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden Gegenmaßnahmen der jeweiligen Länder, einer weiteren Verschärfung bei den Lieferengpässen von Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen, sowie negativer Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf das Branchenwachstum und die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP, erwartet der Vorstand für 2022 basierend auf den aktuellen Markterwartungen einen sehr starken Absatzanstieg und einen stark steigenden Umsatz. Für die TRATON GROUP prognostizieren wir eine Operative Rendite (bereinigt) von 5,0 bis 7,0 %.

	Ist 2021	Prognose 2022
<b>TRATON GROUP</b>		
Absatz (in Einheiten)	271.608	Sehr starker Anstieg
Umsatz (in Mio €)	30.620	Starker Anstieg
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,2	5,0 – 7,0
<b>TRATON Operations</b>		
Umsatz (in Mio €)	30.103	Starker Anstieg
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,3	5,5 – 7,5
Kapitalrendite (in %)	0,8	7,0 – 9,0
Netto-Cashflow (in Mio €) <sup>1</sup>	938	700 – 1.000
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.125	Sehr starker Anstieg
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.462	Starker Anstieg
<b>TRATON Financial Services</b>		
Umsatz (in Mio €)	964	Deutlicher Anstieg
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	26,9	20,0 – 25,0

<sup>1</sup> In der Prognose sind Ausgaben bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren nicht enthalten.

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

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

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

Die TRATON GROUP fördert eine Kultur des Risikobewusstseins, die sich durch Offenheit auszeichnet und die Beschäftigten der Gruppe dazu ermutigt, offen und transparent Risiken anzusprechen und mit Risiken umzugehen. Für einen effektiven Umgang mit Risiken



und zur Vermeidung von unentdeckten und dadurch nicht angemessen adressierten Risiken ist Transparenz unabdingbar.

TRATON ist ein immer noch junges, sich dynamisch entwickelndes Unternehmen. Durch die Akquisition von Navistar ist im Laufe des Berichtsjahrs eine weitere Marke zur TRATON GROUP hinzugekommen. Die TRATON GROUP ist deshalb kontinuierlich damit befasst, ihre Risikomanagement- und internen Kontrollsysteme weiterzuentwickeln und zu integrieren, um einheitliche Mindeststandards in der gesamten TRATON GROUP sicherzustellen.

#### ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

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

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

Grundsätzlich tragen außerdem alle Führungskräfte innerhalb des Unternehmens für das Risikomanagement in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich Verantwortung („Risiko-eigentümerschaft“). Risiken sind über die festgelegten Berichtswege und zusätzlich an den jeweiligen Funktionsbereich für das Risikomanagement offen und unverzüglich zu melden, wenn die Risiken die entsprechenden Meldekriterien und -schwellen erfüllen.

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

#### RAHMENWERK FÜR DAS RISIKOMANAGEMENT

Das Rahmenwerk für das Risikomanagement von TRATON stellt die Zusammenhänge der einzelnen Risikomanagementprozesse innerhalb der TRATON GROUP dar. Das Rahmen-

werk berücksichtigt die entsprechenden gesetzlichen Anforderungen und bezieht sich des Weiteren auf allgemein anerkannte Grundsätze, die in externen Rahmenwerken und Standards festgelegt sind (z. B. COSO, ISO).

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

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

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

#### RISIKOMANAGEMENTPROZESSE

##### Enterprise Risk Management (ERM)

Der ERM-Prozess soll dem Management Transparenz über das aktuelle Risikoprofil der TRATON GROUP verschaffen. Er beinhaltet alle organisatorischen Regeln und Maßnahmen zur Identifizierung und Bewertung von Ereignisrisiken aus den unterschiedlichen Bereichen. Er hilft dem Management sicherzustellen, dass alle relevanten Risiken eindeutig einem Verantwortlichen zugewiesen sind und dass die Umsetzung geeigneter Maßnahmen überwacht werden kann. ERM dient als Kernprozess für die Erfüllung verschiedener interner und externer Berichtspflichten wie in entsprechenden nachfolgenden Kapiteln ausgeführt.

Die Bewertung der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe gemäß einer Nettobewertung, wobei die Nettobewertung bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Einschätzung der qualitativen Kriterien Reputationsverlust und potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen, rechtlichen Vorgaben. Aus den quantitativen und qualitativen Kriterien wird ein Scorewert ermittelt. Risiken werden nach diesem Scorewert eingestuft.

Für den Zweck der Risikoaggregation werden die beiden quantitativen Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Schadenshöhe verwendet. Seit 2021 erfolgt jährlich ein systematischer Abgleich der aggregierten Risiken mit der Risikotragfähigkeit der TRATON GROUP, um den Anforderungen des überarbeiteten Prüfungsstandards 340 des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 340) Rechnung zu tragen. Das Ergebnis dieses Abgleichs fließt in die Gesamtbewertung der Risiko- und Chancenposition der TRATON GROUP ein.

#### **Internes Kontrollsystem (IKS)**

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

#### **GRC-Regelprozess**

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

#### **RISIKOBERICHTERSTATTUNG**

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

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

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

Schließlich erfüllt TRATON diverse weitere interne und externe Berichtspflichten, darunter Risikoberichte an die Volkswagen AG und externe Risikoberichte im zusammengefassten Lagebericht im Rahmen der gesetzlichen Rechnungslegung.

#### **HAUPTEIGENSCHAFTEN DES RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENEN INTERNEN KONTROLLSYSTEMS**

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

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

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

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

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

#### CHANCEN UND RISIKEN

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

#### Russland-Ukraine-Konflikt

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Berichtes besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsengpässen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich der Russland-Ukraine-Konflikt auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird.

In der Ukraine haben die TRATON Marken keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Die TRATON GROUP hat in Russland insbesondere eine Produktionsgesellschaft am Standort in St. Petersburg, die den russischen Markt bedient, sowie Vertriebs-einheiten und Finanzierungsgesellschaften. Diese können vor allem durch die derzeit bereits beschlossenen, aber auch durch neue Sanktionen und die allgemeine Entwicklung in Russland beeinträchtigt sein.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich der weitere Verlauf des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der TRATON GROUP auswirkt.

#### Strategie

Während der letzten fünf Jahre hat die TRATON GROUP das Ziel verfolgt, durch weltweite Präsenz und kundenfokussierte Innovationen einen Global Champion, und damit eines der profitabelsten Unternehmen der Transportbranche zu schaffen. Dies war der wesentliche Kern der Global-Champion-Strategie. TRATON hat wesentliche Meilensteine dieser Strategie erreicht und sich insbesondere durch den Zusammenschluss mit Navistar Zugang zum wichtigen nordamerikanischen Markt verschafft.

Heute beschäftigen uns mit Blick auf den Klimawandel, die Gesellschaft und den beschleunigten technologischen Wandel unserer Branche andere strategische Fragestellungen. Aus diesem Grund haben wir eine neue TRATON-Strategie erarbeitet. Ihr liegt eine langfristige Vision zugrunde, die beschreibt, wie sich TRATON als Gruppe weiterentwickeln soll und wie TRATON mit den erwarteten Veränderungen in der Transport- und Logistikindustrie umgeht, um diese rechtzeitig zu adressieren und auch aktiv zu gestalten. Die neue TRATON-Strategie zielt darauf ab, ein Gleichgewicht zwischen den Bedürfnissen der Menschen, der Umwelt und der Wirtschaft herzustellen und damit eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensentwicklung zu erreichen.

Die neue Unternehmenstrategie besteht aus drei Elementen mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf Strategieumsetzung und Governance. Die Elemente sind: (1) Verantwortungsvolles Unternehmen („Responsible Company“), (2) Wertschöpfung („Value Creation“) und (3) TRATON Accelerated! Die Umsetzung dieser Elemente birgt verschiedene Chancen und Risiken.

Nutzfahrzeuge unterliegen weltweit in zunehmendem Maße immer strengeren Umweltvorschriften und -verordnungen, insbesondere Verordnungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und den Fahrzeugabgasen.

So hat in Europa mit der Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Lkw über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat die Europäische Union den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge, also auch der TRATON GROUP, sehr ambitionierte Ziele vorgegeben, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß innerhalb der nächsten Dekade zu verringern. So müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15 % bzw. bis 2030 um 30 % gegenüber einem Bezugswert eines Beobachtungszeitraums vom Juli 2019 bis Juni 2020 mittels eines standardisierten Verfahrens gesenkt werden. Das Ziel der Reduzierung um 30 % bis 2030 soll im Jahr 2022 – neben anderen Bestandteilen der Verordnung (EU) 2019/1242 – noch einmal hinterfragt werden. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, können – zunächst im Zeitraum 2025 bis 2029 – potentielle Strafzahlungen in

Höhe von 4.250 € pro Gramm CO<sub>2</sub>-Emission je Tonnenkilometer (tkm) verhängt werden. Ab dem Jahr 2030 erhöhen sich die Strafzahlungen auf 6.800 € pro Gramm CO<sub>2</sub>/tkm.

Das im European Clean Deal der Europäischen Kommission definierte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 sowie die ambitionierten CO<sub>2</sub>-Senkungsziele für 2030 (Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 %) stellen für TRATON und das gesamte Transportwesen eine große Herausforderung dar. Die für 2022 in der EU geplante Überprüfung der Anforderungen für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen könnte diese Herausforderung zusätzlich verschärfen.

Um diese EU-Ziele zu erreichen, ist es essenziell, die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch neue Technologien zu reduzieren. TRATON investiert daher substanziell in klimaschonende, alternative Antriebe – vornehmlich batterieelektrische Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse).

Innovationen können dabei nicht nur zur Erfüllung von regulatorischen Richtlinien beitragen, sondern auch helfen, Kundenwünsche besser zu adressieren und somit auch Marktanteile zu gewinnen. So ist die langfristige Umstellung von Verbrennungsmotoren auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge mit Unsicherheiten verbunden, die sich in verschiedenen Risiken und Chancen widerspiegelt. Durch die schrittweise Umstellung auf batterieelektrische Antriebe bietet sich für TRATON zum Beispiel die Chance, die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen weltweit zu erfüllen und durch frühe Markteintritte Marktanteile zu gewinnen. Um die Akzeptanz für batterieelektrische Fahrzeuge im europäischen Markt zusätzlich zu erhöhen, plant TRATON mit den Nutzfahrzeugherstellern Daimler Truck und Volvo Group ein Joint Venture, um europaweit ein öffentliches Hochleistungsladenetz für batterieelektrische schwere Fernverkehrs-Lkw und Reisebusse aufzubauen.

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

Jede TRATON-Marke hat ein klar definiertes Renditeziel und ist bestrebt, dieses durch Gewinn von Marktanteilen und durch Effizienzsteigerungen zu realisieren. Die Steigerung der Markenleistung ist für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und die Verbesserung der

Profitabilität von TRATON von zentraler Bedeutung. Zusätzlich ergeben sich aus der Zusammenarbeit zwischen den Marken vor allem aufgrund zusätzlicher Skaleneffekte signifikante Chancen. Ein Beispiel dafür ist der neue 13-Liter-Motor (CBE), der zunächst von Scania in Europa verbaut wird und danach auf die weiteren Marken und Märkte ausgerollt werden soll. Unser zukünftiger Erfolg könnte gefährdet sein, falls es uns nicht gelingen sollte, langfristig Synergien aus der Zusammenarbeit der Marken zu realisieren und in den jeweiligen Einheiten erfolgreich operative Effizienzprogramme umzusetzen.

Mit dem Erwerb von Navistar hat TRATON einen wichtigen Meilenstein der bisherigen Global-Champion-Strategie erreicht. Navistars Präsenz in Nordamerika stärkt die globale Reichweite der TRATON GROUP. Zudem eröffnen sich Chancen durch die Realisierung von Skaleneffekten, insbesondere in der Beschaffung, Produktion, Entwicklung und beim Ausbau der Marktanteile. Um diese Chancen realisieren zu können, ist für Navistar eine erfolgreiche Integration in die TRATON GROUP und Neuausrichtung notwendig. Der Erfolg dieses komplexen und langfristigen Prozesses ist dabei stets mit Unsicherheiten verbunden.

Darüber hinaus wird die TRATON GROUP ihre Geschäftsaktivitäten in Asien und hier insbesondere in China gezielt weiter ausbauen. Ein erster Schritt ist die geplante Lokalisierung von Scania in China als erster westlicher Lkw-Hersteller. In diesem Zusammenhang bestehen Risiken hinsichtlich des chinesischen Marktes und des regulatorischen Umfelds.

Mit einem Fortschreiten der Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung der Produkte und Services sieht die neue TRATON-Strategie langfristig auch eine Transformation des Geschäftsmodells vor. Eintritte in neue Geschäftsbereiche wie Logistik und weitere digitale Geschäftsmodelle bergen Risiken für die Gruppe, bieten aber gleichermaßen Chancen, sich im Zuge der Transformation der Technologien und Märkte auch langfristig wettbewerbsfähig aufzustellen.

### Märkte

Weltweit und auf den Kernmärkten von TRATON wirken sich wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen in hohem Maße auf die Nutzfahrzeugbranche aus. Deshalb ist die Branche stark konjunkturabhängig. Aus Abweichungen von erwarteten Entwicklungen im wirtschaftlichen Umfeld und Schwankungen des Geschäftsklimas können sich im Hinblick auf die Nachfrage nach unseren Produkten sowohl Chancen als auch Risiken ergeben.

Aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Erholung der weltweiten Nutzfahrzeugmärkte, die sich durch die anhaltende COVID-19-Pandemie jedoch wieder abschwächen könnte, sieht

die TRATON GROUP mittel- bis langfristig für alle Marken Chancen für profitables Wachstum in den Transportmärkten, da sich die zugrunde liegenden globalen wirtschaftlichen Trends erwartungsgemäß fortsetzen dürften. Dazu zählen ein weiteres wirtschaftliches Wachstum, die weltweit arbeitsteiligen Wertschöpfungsketten, das Wachstum des Online-Handels und daraus resultierend eine auf hohem Niveau liegende globale Transportleistung.

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

Insbesondere für Navistar besteht ein Risiko, dass die Umsätze aus dem motorbezogenen Ersatzteilgeschäft zurückgehen. Dies liegt zum einen daran, dass Navistar auch Motoren von externen Lieferanten in seinen Produkten verbaut. Zum anderen an einem über die letzten Jahre gesunkenen Marktanteil von Navistar sowie eines erwarteten generellen Rückgangs der Verwendung von Dieselmotoren.

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

Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein Risiko. Darüber hinaus können sich handelspolitische Maßnahmen wie Zölle oder nichttarifäre Handelshemmnisse negativ auf TRATON auswirken.

Ziel der TRATON GROUP ist es, den Zugang zu wachsenden adressierbaren Marktsegmenten in Schwellenländern vorteilhaft zu nutzen. Der adressierbare Markt für westliche Fahr-

zeughersteller in solchen Märkten dürfte größer werden, da in den nächsten Jahren weltweit strengere Regelungen und Emissionsstandards eingeführt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird jedoch vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen, von Kapitalimporten sowie durch sozio-politische Spannungen, Konflikte, Korruption, mangelhafte staatliche Strukturen und fehlende Rechtssicherheit gehemmt.

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

Aufgrund der weiter anhaltenden COVID-19-Pandemie verbleiben hohe Unsicherheiten über die wirtschaftliche Entwicklung, woraus sich für TRATON bedeutsame Marktrisiken ergeben. Diese betreffen das Geschäft mit Neu- und Gebrauchtfahrzeugen ebenso wie das Vehicle-Services-Geschäft und können sich negativ auf Umsatz und Ergebnis auswirken.

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

Die TRATON GROUP kann die schwankende Nachfrage nach ihren Produkten u. a. durch flexible Produktions- und Arbeitsmodelle ausgleichen. Des Weiteren könnten Schwankungen auf den Märkten, soweit auf bestimmte Regionen begrenzt, durch die internationale Präsenz der TRATON GROUP zumindest teilweise abgefangen werden. Eine weitere Mög-



lichkeit sind strukturelle Anpassungen, wenn der Abschwung eines Marktes nicht durch vorübergehende Maßnahmen aufgefangen werden kann. Letztere können allerdings mit substanziellen Einmalaufwendungen verbunden sein.

### Produkte

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

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

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

Mit der steigenden Komplexität der Nutzfahrzeuge nehmen auch die Risiken für Fahrzeugmängel und Qualitätsprobleme im Allgemeinen zu. Eine mangelhafte Qualität kann sowohl zu Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzkosten als auch zu Verlusten von Marktanteilen oder niedrigeren Produktmargen führen. In schwerwiegenden Fällen können Rückrufe und Ansprüche aus Produkthaftung und Schadenersatz auf TRATON zukommen. Umgekehrt kann eine erstklassige Produktqualität unsere Wettbewerbsposition stärken.

Die Auswirkungen dieser Faktoren könnten sich aufgrund des modularen Komponentenkonzepts der TRATON GROUP noch verstärken, da die Komponenten in verschiedenen

Fahrzeugen aller Marken und damit in höheren Stückzahlen eingesetzt werden. Umgekehrt eröffnen sich der TRATON GROUP durch das modulare Komponentenkonzept verschiedene Chancen, insbesondere durch Skaleneffekte bei Produktion und Beschaffung sowie eine bessere Verteilung von Entwicklungskosten.

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

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

### Operatives Geschäft

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

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

Außerdem können durch Unfälle oder technische Störungen in Produktionsanlagen Wasser, Boden und Luft durch umweltgefährdende Stoffe verunreinigt werden. Dagegen hat die TRATON GROUP vielfältige präventive und detektive Maßnahmen ergriffen. Hierzu

gehören vorbeugende Anlagenwartung und -instandhaltung, regelmäßige Kontrollen durch Fachpersonal, Begehungen vor Ort, Gefahrenabwehrpläne, Gefahrstoffmanagement und Werksfeuerwehren.

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

Die Geschäftsprozesse der TRATON GROUP hängen in hohem Maße von der Informationstechnologie ab. Neben der Chance, die operative Effizienz und Effektivität von TRATON zu steigern, birgt dies auch bedeutsame Risiken. Teile der Infrastruktur können durch Unfälle, Katastrophen, technische Schäden, veraltete Technologie oder Cyber-Attacken ausfallen und damit Geschäftsprozesse beeinträchtigen oder vollständig zum Erliegen bringen. Zudem besteht das Risiko des unbefugten Zugriffs auf vertrauliche Geschäftsdaten und -informationen, die in den IT-Systemen des Unternehmens hinterlegt sind.

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

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

Um solche Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden, müssen verschiedene Bedingungen gegeben sein, z. B. Vergütungsprogramme und Zusatzleistungen, Arbeitsumfeld, Aufstiegsmöglichkeiten, Förderung der Vielfalt und öffentliches Image. Um das Potenzial unserer Mitarbeiter auszuschöpfen und die strategischen Ziele der TRATON GROUP zu fördern, setzen alle Marken auf ein Umfeld, in dem Schulung, Qualifizierung und Weiterbildung

zentrale Faktoren der Personalentwicklungsstrategie bilden – von modernen Berufsausbildungsstrategien für Auszubildende bis hin zu Fortbildungsprogrammen für die oberste Führungsebene.

### Recht & Compliance

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

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

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

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

## Finanzen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Finanzplanung der TRATON GROUP basiert auf Annahmen, die vom Management der Gruppe getroffen werden. Diese Annahmen beziehen sich auf die geschäftliche Entwicklung und andere externe Faktoren, die schwer vorherzusagen sind oder nicht von TRATON beeinflusst werden können, sowie auf teilweise noch umzusetzende Maßnahmen. Daher besteht ein Risiko, dass die der Planung zugrunde liegenden Annahmen unvollständig oder inkorrekt sein können und daraus eine Abweichung zwischen geplantem und tat-

sächlichem Ergebnis entstehen kann. Es können sich für TRATON auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

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

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

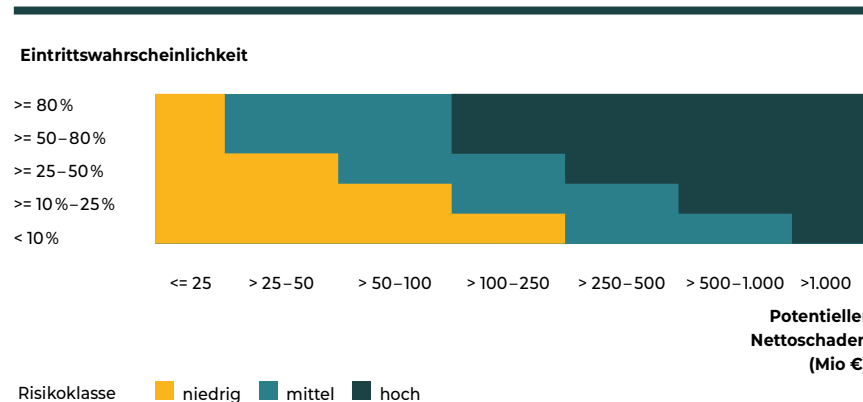
**AGGREGIERTE DARSTELLUNG AUF DER BASIS VON RISIKOKATEGORIEN**

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

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

Risiken der Risikokategorie „Strategie“ haben typischerweise eine langfristige Auswirkung, die kurzfristig schwer zu quantifizieren ist. Daher quantifiziert TRATON diese Risiken nicht.

Die Risikoklasse dieser Risiken basiert daher auf einer Experteneinschätzung. Da Navistar bisher keine Quantifizierung der Risiken vornimmt, sind diese Risiken in der folgenden Darstellung nicht enthalten.



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

Risikokategorie	Risikoklasse aktuell (Geschäftsbericht 2021)	Risikoklasse Vorjahr (Geschäftsbericht 2020)
Strategie	Hoch	Hoch
Märkte	Hoch	Hoch
Produkte	Mittel	Hoch
Operativer Betrieb	Hoch	Hoch
Recht & Compliance	Hoch	Hoch
Finanzen	Hoch	Hoch

Das aktuelle wirtschaftliche Umfeld, der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die COVID-19-Pandemie als auch diverse Supply Chain Themen führen nach wie vor zu einem hohen Maß an Unsicherheit. Dies führt dazu, dass die meisten Risikoklassen unverändert zum Vorjahr als „Hoch“ bewertet werden. Lediglich in der Kategorie Produkte sieht TRATON mit „Mittel“ eine niedrigere Risikoklasse als im Vorjahr. Diese niedrigere Risikoklasse resultiert im Wesentlichen daraus, dass sich das geplante operative Ergebnis für 2022 gegenüber dem

Vorjahr deutlich erhöht hat, was zu einer im Verhältnis geringeren Risikoexposition führt. Weiterhin ist zu beachten, dass Risiken im Zusammenhang mit Lieferengpässen der Kategorie „Märkte“ zugeordnet wurden, wenn sich daraus im Ergebnis verzögerte Auslieferungen und somit Absatzrisiken ergeben.

#### **GESAMTBEWERTUNG DER RISIKO- UND CHANCENPOSITION DER TRATON GROUP**

Auf Grundlage unserer Einschätzung haben die Risiken aus dem Bereich Recht und Compliance die bedeutsamsten Auswirkungen auf die TRATON GROUP. Zu den Risiken aus Recht und Compliance gehören wie im Vorjahr insbesondere Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Aufgrund der Akquisition von Navistar sind hier weitere Risiken im Vergleich zum Vorjahr hinzugekommen. Im Bereich der strategischen Risiken stehen insbesondere die Anforderungen und die Risiken aus der CO<sub>2</sub>-Regulierung in der Europäischen Union unverändert im Fokus. Die Marktrisiken umfassen neben der allgemeinen Konjunkturabhängigkeit und dem intensiven Wettbewerb in der Nutzfahrzeugbranche auch das wirtschaftliche Umfeld. Diese Risiken können sich wie im Vorjahr sowohl aus der COVID-19-Pandemie als auch aus der Lieferkette ergeben, aus protektionistischen Maßnahmen sowie zunehmenden geopolitischen Spannungen und dem Russland-Ukraine-Konflikt. Dies könnte sich nachteilig auf das Absatzvolumen und die Margen auswirken. Produktbezogene Risiken umfassen unverändert in erster Linie mögliche Kostensteigerungen bei Zukaufteilen sowie Lieferengpässe von Halbleitern. Die Hauptrisiken im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft ergeben sich aus dem Einsatz von Informationstechnologie. Risiken aus der erfolgreichen Umsetzung von Effizienzprogrammen sind nach wie vor relevant. Im Bereich der finanziellen Risiken sind nach wie vor zukünftige Währungsentwicklungen mit wesentlicher Unsicherheit behaftet, die sowohl vorteilhafte als auch nachteilige Auswirkungen für uns ergeben können.

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

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

#### **WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN**

##### **MAN und SCANIA/EU-Kartellverfahren**

Nach unangekündigten Kontrollen auf dem Betriebsgelände verschiedener europäischer Lkw-Hersteller wie MAN und Scania im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission 2014 ein Verfahren wegen Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Am 19. Juli 2016 erließ die Europäische Kommission eine Vergleichsentscheidung (die „Settlement Decision“) gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania), in der festgestellt wurde, dass Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6 vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) stattgefunden hätten. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN diese erlassen, da das Unternehmen Kronzeuge war und die Europäische Kommission im September 2010 über die Kartellrechtsverstöße informiert hatte. Scania entschied, keinen Antrag auf Kronzeugenregelung zu stellen und dieses Kartellverfahren nicht beizulegen und wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 (die „Scania-Entscheidung“) mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio € belegt. Scania hat beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung eingelegt und eine vollständige Aufhebung beantragt. Statt Zahlung der Geldbuße hat Scania eine Finanzgarantie angeboten, welche die gesamte Summe der Geldbuße abdeckt. Diese Garantie wurde vom Rechnungsführer der Europäischen Kommission akzeptiert. Mit Urteil vom 2. Februar 2022 wies das Europäische Gericht die Klage von Scania ab und bestätigte die von der Europäischen Kommission verhängte Geldbuße. Infolge dieses Urteils wurde die vom Konzern gebildete Rückstellung von 403 Mio € auf 880,5 Mio € erhöht, zuzüglich Zinsen.

Infolge der Vergleichsentscheidung hat eine Reihe von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. Seit dem Zusammenschluss der MAN SE mit der TRATON SE hat die TRATON SE als Rechtsnachfolgerin in den meisten Jurisdiktionen die Rolle der MAN SE in den jeweiligen Verfahren übernommen. Weitere Klagen können folgen. Die gegen MAN anhängigen Verfahren variieren in ihrem Umfang erheblich; während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw gekauft oder geleast haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.



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

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

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

Für diese Rechtsstreitigkeiten wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten gebildet, da insbesondere das frühe Stadium der meisten Verfahren eine Beurteilung derzeit unmöglich macht. In anderen Fällen spricht derzeit nicht mehr für eine

abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, als dagegen.

#### **MAN Latin America**

Im Steuerverfahren zwischen MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. („MAN Latin America“) und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE beim Erwerb von MAN Latin America 2009 gewählten Erwerbsstruktur. Das Steuerverfahren wurde in zwei Prüfungsperioden aufgeteilt, welche die Jahre 2009/2011 („Phase 1“) und 2012/2014 („Phase 2“) umfassen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren steht die Beurteilung der brasilianischen Finanzverwaltung noch aus. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Dadurch könnte sich ein Risiko von rund 0,5 Mrd € (3,2 Mrd BRL; Stand: 31. Dezember 2021) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogenen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld, inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung. Mehrere Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von MAN Latin America ausgestellt, die wiederum von der TRATON SE abgesichert sind.

#### **Navistar/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 211 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. Zudem haben lokale Einheiten der Gewerkschaft UAW (United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America) lokale Verfahren auf Basis entsprechender Betriebsvereinbarungen eingeleitet.

Am 22. Oktober 2021 schlossen die Parteien einen Letter of Intent („LoI“), um alle Streitigkeiten über die Gewinnabführung für die Zeit vor und bis 2020 beizulegen und alle Gewinnabführungsvereinbarungen für die Zukunft zu beenden. Im Gegenzug sah der LoI eine Zahlung durch Navistar an den Trust in Höhe von 491 Mio € (556 Mio USD) vor. Am 22. Dezember 2021 wurde auf Basis dieses LoI eine endgültige Vereinbarung geschlossen („Profit Sharing Settlement Agreement“). Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; diese muss vom zuständigen Gericht nach Anhörung der Klassenkläger noch genehmigt werden. Im 4. Quartal erfolgte auf Basis dieser Vereinbarung bereits eine erste Zahlung in Höhe von 88 Mio € (100 Mio USD).

#### **Navistar/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.

Am 22. Oktober 2021 schlossen die Parteien einen Letter of Intent („LoI“), um alle Streitigkeiten beizulegen. Im Gegenzug sah der LoI eine Anpassung der Beiträge im Rahmen des OPEB-Plans vor, die zu einer Erhöhung der bilanziellen Verpflichtung in Höhe von 123 Mio € (146 Mio USD) führt (siehe Anhangsangabe **„35. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“**), sowie eine Zahlung durch Navistar vor. Am 22. Dezember 2021 wurde auf Basis dieses LoI eine endgültige Vereinbarung geschlossen („Krzysiak Action Settlement Agreement“). Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; diese muss vom zuständigen Gericht nach Anhörung der Klassenkläger noch genehmigt werden.

#### **Navistar/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 119 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.

Es wurden hierzu Rückstellungen gebildet.

#### **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.

## **Ereignisse nach dem 31. Dezember 2021**

Am 3. Januar 2022 erwarb die TRATON GROUP über die Scania Sverige AB, Södertälje/Schweden 100 % der Anteile an der Bilmetro AB, Gävleborg/Schweden und drei Immobiliengesellschaften. Bilmetro AB ist ein autorisierter Händler für Scania Lkw sowie für die Pkw-Marken Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT, CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Das Pkw-Geschäft wurde am 3. Januar 2022 an Din Bil Sverige AB, Stockholm/Schweden verkauft.

Bilmetro AB hat seinen Sitz in Mittelschweden und ist an elf Standorten in Gävleborg, Dalarna und Uppsala tätig.

Die Bilanzsumme von Bilmetro AB belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 351 Mio €, einschließlich eines Finanzierungsportfolios in Höhe von 256 Mio €. Aus der Akquisitionsanalyse ergeben sich kein wesentlicher Geschäfts- oder Firmenwert und keine wesentlichen Auswirkungen auf den Umsatz und die Bilanzsumme der TRATON GROUP.

Die TRATON GROUP hat am 21. Januar 2022 eine variabel verzinsliche Anleihe in Höhe von 300 Mio € mit einer Laufzeit von 18 Monaten unter dem 12,0 Mrd € European-Medium-Term-Notes-Programm begeben.

Am 28. Februar 2022 hat die TRATON SE zwei bilaterale Bankkredite in Höhe von insgesamt 850 Mio € aufgenommen. Vor diesem Hintergrund wurden taggleich 800 Mio € an die Volkswagen International Luxemburg S.A., zur Teilrückzahlung der noch ausstehenden 1.050 Mio € Navistar Kaufpreisfinanzierung, überwiesen. Darüber hinaus hat die TRATON SE am 25. Februar 2022 einen bilateralen Kreditvertrag in Höhe von 200 Mio €, dessen Auszahlung auf den 11. März 2022 terminiert ist, unterzeichnet. Die Volkswagen International Luxemburg wurde mittels einer unwiderruflichen Voluntary Prepayment Notice darüber informiert, dass die TRATON SE den noch ausstehenden Betrag in Höhe von 250 Mio € am 11. März 2022 zurückzahlen und damit die Committed Term Facility vorzeitig beenden würde.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Berichts besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsengpässen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich der Russland-Ukraine-Konflikt auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird.

In der Ukraine hat die TRATON GROUP keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Die TRATON GROUP hat in Russland insbesondere eine Produktionsgesellschaft am Standort in St. Petersburg, die den russischen Markt bedient, sowie Vertriebseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. TRATON erwirtschaftete im Jahr 2021 etwa 4,8 % der Umsatzerlöse in Russland und der Ukraine, wobei der weitaus größere Teil auf Russland entfiel. Von den bilanzierten Vermögenswerten lagen am 31. Dezember 2021 etwa 1,8 % in den beiden Ländern, wobei auch hier der weitaus größere Teil auf Russland entfiel.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich der weitere Verlauf des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der TRATON GROUP auswirkt.

## Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2021

### 1. Erklärung zur Unternehmensführung<sup>1</sup>

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

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

### I. CORPORATE GOVERNANCE BEI TRATON

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

### Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE gaben im Dezember 2021 die jährliche Entsprechenserklärung mit folgendem Wortlaut ab:

„Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 („Kodex“) im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entspre-

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

chenserkklärung im Dezember 2020 entsprochen wurde und weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen wird.

1. Der Empfehlung in C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstandsmandat) wird insoweit nicht gefolgt, als der Vorsitzende des Aufsichtsrats neben dem Mandat in der TRATON SE noch ein weiteres Mandat als Vorsitzender des Aufsichtsrats der börsennotierten Volkswagen AG sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahrnimmt und zudem Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE ist. Die Volkswagen AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Gleichwohl sind wir der Auffassung, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.
2. Hinsichtlich der Empfehlung in C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen) sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Es wird daher vorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex erklärt. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung in C.13 gerecht zu werden.
3. Der Empfehlung in G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap) wird nicht entsprochen. Gemäß der Empfehlung G.13 Satz 1 sollen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten. Aus Sicht des Vorstands und des Aufsichtsrats der TRATON SE ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung G.13 Satz 1 nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Im Juli 2020 schied unter anderem Herr Joachim Drees einvernehmlich aus dem Vorstand aus. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Drees und der TRATON SE besteht im Einvernehmen mit Herrn Drees auch nach seinem Ausscheiden weiter und läuft – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Drees – noch für mehr als zwei Jahre seit dem Ausscheiden von Herrn Drees. Entsprechend erhält Herr Drees zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden. Diese Vergütung kam auch im Zeitraum seit der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung zur Auszahlung. Vor diesem Hintergrund erklären Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE höchstvorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung G.13 Satz 1.

Folgende Empfehlungen des Kodex, von denen in der Vergangenheit abgewichen wurde, werden zum Zeitpunkt der Abgabe dieser Entsprechenserklärung sowie auch künftig eingehalten:

1. Die Empfehlungen C.10 Satz 2 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden vom kontrollierenden Aktionär) und D.4 Satz 1 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden) werden künftig eingehalten. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses ist inzwischen nicht mehr Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und steht nach Einschätzung der Anteilseignerseite in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zur Volkswagen AG, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann.
2. Der Aufsichtsrat hatte im Dezember 2018 ein Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands eingeführt, das sämtliche Empfehlungen des Kodex in der damals gültigen Fassung berücksichtigte. Mit dem reformierten Kodex wurden diese Empfehlungen signifikant geändert. Das Vorstandsvergütungssystem aus dem Jahr 2018 entsprach diesen geänderten Empfehlungen in einigen Punkten nicht. Der Aufsichtsrat hat daher im Dezember 2020 ein neues Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands beschlossen, das sämtlichen neuen Empfehlungen des aktuellen Kodex entspricht. Das neue Vorstandsvergütungssystem trat am 1. Januar 2021 in Kraft. Die Hauptversammlung hat das neue Vorstandsvergütungssystem am 30. Juni 2021 gebilligt. Folgende Empfehlungen des Kodex, von denen unter dem ehemaligen Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands Abweichungen erklärt wurden, werden unter dem neuen Vorstandsvergütungssystem eingehalten:
  - G.1 (Vorstandsvergütungssystem);
  - G.2 (Ziel-Gesamtvergütung);
  - G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist).“

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

#### Schwedischer Corporate Governance Kodex

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

Nach dem schwedischen Corporate Governance Kodex können Unternehmen, die in Schweden gelistet sind, entscheiden, ob sie den schwedischen Kodex einhalten oder ob sie sich an entsprechende lokale Regelungen von Ländern, in denen die Gesellschaften

ihren Sitz haben, halten. TRATON hat sich entschieden, den Deutschen Corporate Governance Kodex und nicht den schwedischen Corporate Governance Kodex zu befolgen.

### Hauptversammlung

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

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

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

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die ordentliche Hauptversammlung am 30. Juni 2021 als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie durchgeführt.

### Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Zusammensetzung und Arbeitsweise ihrer Ausschüsse

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

Der Vorstand der Gesellschaft besteht derzeit aus sechs Mitgliedern. Ausschüsse des Vorstands bestehen nicht. Zu seiner Zusammensetzung wird auf die Anhangsangabe „54. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate“ im Konzernabschluss verwiesen.

Der Vorstand nimmt eigenverantwortlich die geschäftsleitenden und operativen Aufgaben wahr. Sein Verantwortungsbereich erstreckt sich insbesondere auf die strategische Ausrichtung der TRATON GROUP. Er stimmt diese mit dem Aufsichtsrat ab. Er ist ferner für die

Aufstellung der Jahresabschlüsse sowie Zwischenmitteilungen verantwortlich und sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien.

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

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

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

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

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

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

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



Aufgrund der Niederlegung des Amts als Mitglied des Aufsichtsrats von Frau Werner mit Wirkung zum Ablauf des 30.09.2021 besteht der Aufsichtsrat derzeit aus 19 Mitgliedern.

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

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

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

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

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

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

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

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

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

Das Präsidium setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2021):

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitzender),
- Michael Lyngsie (stellv. Vorsitzender)
- Daniela Cavallo
- Jürgen Kerner
- Gunnar Kilian
- Dr. Dr. Christian Porsche

Der Prüfungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2021):

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

Der Nominierungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2021):

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

Weitere Angaben zur personellen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Arbeit der Ausschüsse ergeben sich aus dem Bericht des Aufsichtsrats und den Anhangsangaben „55. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate“ und „56. Ausschüsse des Aufsichtsrats“ im Konzernabschluss.

Entsprechend der Empfehlung D.13 des DCGK beurteilt der Aufsichtsrat regelmäßig, wie wirksam er insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Rahmen der Selbstbeurteilungen erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats vorab einen ausführlichen Fragebogen, in dem sie ihre Einschätzungen hinsichtlich der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgeben sowie Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Anschließend werden die Ergebnisse in der nächsten Aufsichtsratsitzung und bei Bedarf auch in weiteren Einzelgesprächen besprochen. Die letzte Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats fand im Geschäftsjahr 2021 statt.

#### Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

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

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

#### Vergütung Vorstand und Aufsichtsrat

Das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Absatz 1 und 2 Satz 1 des Aktiengesetzes und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Absatz 3 des Aktiengesetzes sowie der Vergütungsbericht über das letzte Geschäftsjahr und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 des Aktiengesetzes sind auf unserer Internetseite unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> veröffentlicht.

#### Compliance/Risikomanagement

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

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

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

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

Seit dem 1. Juli 2021 ist auch Navistar Teil der TRATON GRC Organisation. Um sicherzustellen, dass TRATON in Übereinstimmung mit allen geltenden Gesetzen und Vorschriften handelt, wurde das Projekt Navistar GRC Integration im Berichtsjahr gestartet. Ziel ist es,

nicht nur die Einhaltung aller geltenden Gesetze und Vorschriften sicherzustellen, sondern auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen TRATON GRC und Navistar GRC mit klaren Rollen & Verantwortlichkeiten zu etablieren.

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

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

- Unterstützung eines Risikomanagementprozesses, der die zentralen Geschäftsrisiken des Konzerns transparent macht und eine klare Zuständigkeit für Risiken und die Umsetzung von risikomindernden Maßnahmen sicherstellt;
- Bereitstellung eines Systems zur Überwachung der Wirksamkeit interner Kontrollen und zur Einleitung entsprechender Gegenmaßnahmen, soweit erforderlich;
- Bereitstellung und kontinuierliche Verbesserung eines Compliance-Programms in den Bereichen Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht, Verhinderung von Geldwäsche sowie neuerdings Menschenrechte auf der Grundlage einer umfassenden Compliance-Risikobewertung;
- Ausgabe von Richtlinien für relevante GRC-Themen, wie z. B. Geschenke und Einladungen, Sponsoring und Spenden sowie interne Untersuchungen;
- Toolgestützte Integritätsprüfung von Geschäftspartnern. Dies betrifft hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, Geschäftspartner, die vertriebsunterstützend tätig sind;
- Bereitstellung verschiedener Schulungen zur Förderung des Bewusstseins und der Kenntnisse zu GRC-relevanten Themen;
- Verschiedene Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung von Compliance und Integrität gemäß dem jeweiligen Verhaltenskodex der TRATON GROUP und der einzelnen Marken;
- Beratung für alle Mitarbeiter in Compliance-Fragen auf zentraler und lokaler Ebene (Compliance-Helpdesk);
- Bereitstellung verschiedener Informationskanäle für Hinweisgeber (Whistleblower), insbesondere im Bereich Wirtschaftskriminalität. Hinweisen wird im Detail nachgegangen. Je nach Ergebnis werden angemessene Konsequenzen durch den Ausschuss für Disziplinarmaßnahmen festgelegt und durch die zuständigen Vorgesetzten umgesetzt.

2021 hat TRATON das Together4Integrity (T4I) Programm von Volkswagen weiter ausgerollt. Das Programm zielt darauf ab, die Initiativen der Gruppe im Hinblick auf Integrität, Com-

pliance, Kultur und Risikomanagement so zu fördern, dass diese auf einer Stufe mit den wichtigsten Prioritäten des Unternehmens stehen. Die Hauptaufgabe des Programms betrifft die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen, die den fünf Prinzipien der international anerkannten Ethics & Compliance Initiative (ECI) folgen. Auf Konzern- und Teilkonzern-ebene organisierte die TRATON GRC-Funktion für das T4I-Programm sogenannte „Perception Workshops“, bei denen Mitarbeiter aller Ebenen die Themen Compliance und Integrität diskutieren konnten. Insgesamt wurden im Berichtsjahr gruppenweit mehr als 80 solcher Workshops mit ca. 3.100 Teilnehmern durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurde kontinuierlich im Unternehmen über Compliance und Integrität kommuniziert. TRATON hat im Berichtsjahr in Kooperation mit der Allianz für Integrität an einer globalen Kommunikationskampagne zum Thema Antikorruption teilgenommen, die sowohl intern als auch extern seitens des Unternehmens kommuniziert wurde. Zudem erfolgte eine regelmäßige Kommunikation über interne Kanäle und Newsletter, wie beispielsweise durch den Versand sogenannter „GRC Alerts“ mit konkreten Fallbeispielen und Lessons Learned.

Daneben wurden Compliance-Themen auch im Rahmen von konzernweiten Trainings im Unternehmen adressiert, wie beispielsweise durch ein eLearning zum Code of Conduct oder eine zweitägige Schulung relevanter Mitarbeiter zum Thema Menschenrechte. Des Weiteren wurden ein neues Training für die Mitglieder der Geschäftsführung der lokalen Gesellschaften und ein Code of Conduct Training für Business Partner erstellt und ausgerollt.

Weitere Erläuterungen zu ausgewählten GRC-Aktivitäten, insbesondere zum Thema Menschenrechte, sind in der entsprechenden Rubrik der Nicht-finanziellen Erklärung enthalten.

#### **Transparenz und Kommunikation**

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

Die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens sind unverzüglich nach ihrer gesetzesmäßigen Veröffentlichung ebenfalls auf der Internetseite der TRATON SE <https://ir.traton.com/websites/traton/German/4000/finanznachrichten.html> abrufbar.

Gleichermaßen finden sich dort die Stimmrechtsmitteilungen nach §§ 33 ff. WpHG sowie unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> die Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach Artikel 19 der Marktmissbrauchsverordnung („Directors’ Dealings“). Informationen über den Vorstand und den Aufsichtsrat der TRATON SE finden sich auf der Internetseite <https://traton.com/de/unternehmen.html>.

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

### Rechnungslegung

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

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses sowie die Überwachung und Integrität des Rechnungslegungsprozesses, der Überwachung der Rechnungslegung, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, holt eine Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers ein und befasst sich mit den von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen, bereitet die Beschlussfassung über die Erteilung des Prüfungsauftrags vor und befasst sich darüber hinaus mit der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung.

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

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

### II. SONSTIGE UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN

TRATON hat einen Code of Conduct, der die verbindliche Leitlinie zum integren Handeln bei TRATON ist und für alle Mitarbeiter – vom Vorstand über die Führungskräfte bis zu

jedem einzelnen Arbeitnehmer – gleichermaßen gilt. Der Code of Conduct stellt Integrität und die Verantwortung jedes Einzelnen in den Mittelpunkt – die Verantwortung als Mitglied der Gesellschaft, als Geschäftspartner und am Arbeitsplatz. Zudem erklärt er anhand praktischer Beispielfälle, wie jeder Einzelne dieser Verantwortung nachkommen und sich integer verhalten kann – gerade auch in Konfliktsituationen.

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

Der Code of Conduct sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner sind auf der Internetseite [https://traton.com/de/unternehmen/compliance\\_risk.html](https://traton.com/de/unternehmen/compliance_risk.html) verfügbar.

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

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

### III. ZIELGRÖSSE FRAUENANTEIL

Für den Zeitraum bis 27. Juni 2024 ist aufgrund der langfristigen Laufzeit der Verträge der aktuellen Mitglieder des Vorstands die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand durch den Aufsichtsrat gemäß § 111 Abs. 5 AktG auf 0 % festgelegt worden. Der Aufsichtsrat verfolgt dessen ungeachtet jedoch das langfristige Ziel, den Frauenanteil im Vorstand zu erhöhen, und unterstützt deshalb die Aktivitäten des Vorstands, den Frauenanteil auch auf den höchsten Führungsebenen im Unternehmen zu steigern. Durch die Bestellung von Annette Danielski liegt der Frauenanteil im Vorstand im Übrigen bei derzeit rund 16,7 %.

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

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

Hinsichtlich entsprechender Angaben der Tochtergesellschaften der TRATON SE, die gesetzlich zur Festlegung von Zielgrößen verpflichtet sind, wird auf die Internetseite der MAN Truck & Bus SE (<https://www.mantruckandbus.com/de/unternehmen/management.html>) verwiesen.

#### IV. ANGABEN ZUM DIVERSITÄTSKONZEPT FÜR VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

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

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

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

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

Die Mitglieder des Vorstands sollen das folgende Profil erfüllen:

- Bestellungen für Mitglieder des Vorstands sollen in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei eine Verlängerung um maximal drei weitere Jahre möglich ist.

- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Tätigkeiten mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über Führungserfahrung im internationalen Kontext verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit u.a. über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Maschinenbau/Fahrzeugbau, Finanzen und Personalführung verfügen.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

## 2. Nichtfinanzielle Konzernklärung

### NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG

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

Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Wenn in diesem Bericht nicht anders angegeben, bezieht sich der Begriff „TRATON GROUP“ oder „das Unternehmen“ auf die TRATON GROUP.

Der Erwerb von Navistar durch TRATON wurde zum 1. Juli 2021 abgeschlossen. Aus diesem Grund ist Navistar im Berichtsjahr noch nicht vollständig an allen Aktivitäten von TRATON beteiligt. Dies ist entsprechend gekennzeichnet. Nachhaltigkeitsbezogene Kennzahlen wurden bisher nur auf Markenebene erhoben und nicht konzernweit konsolidiert.

Die nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen, die nach dem HGB erforderlich sind, und bezieht sich auf die fünf nichtfinanziellen Aspekte Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Um die für das Unternehmen relevanten Themen innerhalb dieser nichtfinanziellen Aspekte herauszuarbeiten, hat TRATON eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ziel war, die Themen zu identifizieren, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und die Lage von TRATON und der Auswirkungen von Aktivitäten von TRATON auf die nichtfinanziellen Aspekte notwendig sind (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“).

Von der gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit, einen festen Berichtsrahmen zu verwenden, wurde kein Gebrauch gemacht. Dennoch orientiert sich die nichtfinanzielle Erklärung an



dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI), soweit er für die neun identifizierten wesentlichen Themen relevant ist.

Ausführliche Informationen zum Thema „Geschäftsmodell“ finden sich im Kapitel „**Grundlagen der TRATON GROUP**“ im Lagebericht.

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

### **Nachhaltigkeit bei TRATON**

Der Schwerpunkt der Nachhaltigkeitsbemühungen von TRATON liegt auf den von den Vereinten Nationen verabschiedeten Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs). Indem wir unsere Nachhaltigkeitsbemühungen an diesen globalen Zielen ausrichten, wollen wir zur Erreichung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen beitragen. Für TRATON als Unternehmen, das hauptsächlich Nutzfahrzeuge herstellt, bedeutet dies, dass wir einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigeren Transportindustrie leisten wollen.

### **Nachhaltigkeitsmanagement und -strategie**

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

Die zentrale Organisationseinheit Nachhaltigkeit bei TRATON SE berichtet indirekt an den Vorstandsvorsitzenden und ist für die Koordination des Nachhaltigkeitsmanagements bei TRATON verantwortlich. Die Entwicklung des Nachhaltigkeitskurses von TRATON ist eine konzernübergreifende Aufgabe mit Verantwortlichkeiten auf der Ebene der Marken und in mehreren zentralen Funktionen wie Strategie, Personalwesen und Governance, Risk & Compliance. Das TRATON Sustainability Board, das vom Vorstandsvorsitzenden der TRATON GROUP geleitet wird und in dem die Marken sowie die zentralen Funktionen vertreten sind, gibt die strategische Richtung vor und legt die Schwerpunkte im Bereich Nachhaltig-

keit fest. Das TRATON Sustainability Board wird auch als Plattform für den Wissenstransfer und den Austausch von Best Practices innerhalb der Gruppe genutzt, wobei jede Marke ihre Expertise zu Nachhaltigkeitsthemen aktiv einbringt. Neue Programme und Maßnahmen werden abschließend vom TRATON-Vorstand und auf der Ebene der einzelnen Marken genehmigt, die allein für die Umsetzung verantwortlich sind.

Um den Einfluss, den wir als Gruppe auf eine nachhaltige Entwicklung haben, transparent herauszuarbeiten, hat TRATON im Jahr 2021 seine erste Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Gemeinsam mit unseren Marken haben wir analysiert, welche wesentlichen Themen für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und der Auswirkungen von Aktivitäten der TRATON GROUP auf die fünf nichtfinanziellen Aspekte relevant sind (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“). Zu diesem Zweck sind wir einem wissenschaftsbasierten Ansatz gefolgt und haben diejenigen Themen definiert, die wichtige Geschäftsauswirkungen innerhalb der folgenden sechs Transformationsfelder des Nachhaltigkeitsprozesses darstellen: (1) Bildung, Gender und Ungleichheit, (2) Gesundheit, Wohlbefinden und Demografie, (3) Energie, Dekarbonisierung und nachhaltige Industrie, (4) nachhaltiges Land, Lebensmittel, Wasser und Ozeane, (5) nachhaltige Städte und Gemeinden sowie (6) digitale Revolution für eine nachhaltige Entwicklung. Ausgehend von diesen Transformationsfeldern haben wir zunächst 15 Nachhaltigkeitsthemen identifiziert, die wir als potenziell relevant für TRATON erachten. Für diese Themen haben wir anschließend zusätzliche Analysen durchgeführt, um die Auswirkungen der Aktivitäten des Unternehmens sowie ihre Relevanz für den Geschäftsverlauf oder die Situation von TRATON abzuleiten. Die Ergebnisse dieser Analysen wurden abschließend dem Vorstand von TRATON vorgelegt, der auf der Grundlage der gesammelten Informationen eine endgültige Bewertung der Wesentlichkeit vornahm. Diese Bewertung ergab letztlich neun wesentliche Themen für die TRATON GROUP (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“).

Im Zentrum stand dabei die Frage, wie langfristige Werte und Ziele konkret in der zukünftigen Unternehmensstrategie von TRATON verankert werden sollen. Diese Strategie integriert Nachhaltigkeit als wesentlichen Schwerpunkt für die künftige Ausrichtung der Gruppe. Dadurch können die bestehenden Nachhaltigkeitsaktivitäten der Marken unter dem TRATON-Dach auch auf Holding-Ebene berücksichtigt und fortgesetzt werden. Als Ergebnis haben wir drei strategische Schwerpunktbereiche identifiziert, die wesentlich zur Transformation des Transportsektors und zur Erreichung der SDGs beitragen können. Jeder dieser strategischen Schwerpunktbereiche deckt wesentliche Themen ab, die für TRATON identifiziert wurden:

1. **Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft:** Umgestaltung des Geschäftsmodells und der Produktgestaltung zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Ressourcenverbrauchs.
2. **Menschen und Pluralismus:** Förderung einer Vielfalt von Kompetenzen und Chancengleichheit für Mitarbeiter und Partner zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Innovationskraft.
3. **Governance und Ethik:** Ermöglichung eines transparenten, risikoorientierten und fairen Entscheidungsfindungsprozesses, der mit den Rechten und Pflichten des Unternehmens im Einklang steht und langfristige Werte für TRATON und seine Stakeholder schafft. Dazu gehört auch der Blick über das eigene Unternehmen hinaus und die Umsetzung sozialer Verantwortung entlang unserer Wertschöpfungskette.

#### INHALT DER NICHTFINANZIELLEN ERKLÄRUNG

Nichtfinanzielle Aspekte	Strategische Schwerpunktbereiche	Wesentliche Themen
Umweltbelange	Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft	Schutz des Klimas Ressourceneffizienz Saubere Luft und Wasserverbrauch
Arbeitnehmerbelange	Menschen & Pluralismus	Vielfalt und Inklusion Bildung und Humankapital Faire Arbeitsbedingungen
Sozialbelange		Faire Arbeitsbedingungen
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Governance und Ethik	Wertebasierte Governance Compliance
Achtung der Menschenrechte		Menschenrechte

Die Verfolgung von Managementansätzen für die als wesentlich definierten Themen ist in erster Linie die Aufgabe der Marken. In einem Prozess, der seit der Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse andauert, arbeiten wir mit unseren Marken zusammen, um herauszuarbeiten, welche Kompetenzen innerhalb der Marken bereits vorhanden sind und auf welche Weise zukünftig Synergien genutzt werden können. Es ist unser Bestreben, dafür die effizienteste und effektivste Rollenverteilung innerhalb der Gruppe zu schaffen. Die Definition eines entsprechenden Zielbildes ist in Arbeit, aber noch nicht abgeschlossen.

Die Ausgestaltung von konzernweiten oder markenspezifischen Managementansätzen richtet sich nach den unterschiedlichen Marktanforderungen unserer Marken sowie dem unter-

schiedlichen Reifegrad einzelner Nachhaltigkeitsthemen. Wo es möglich ist, wenden wir übergreifende Managementansätze für alle Marken an. Dies gilt insbesondere für die wesentlichen Themen „Vielfalt und Inklusion“, „Bildung und Humankapital“ sowie den strategischen Schwerpunktbereich „Governance und Ethik“. Dort, wo die Eignung von Managementansätzen stärker von den Produktionsbedingungen, dem Produktportfolio oder regulatorischen Anforderungen abhängt, haben die Leitung bisher die Marken übernommen. Dies gilt insbesondere für die im strategischen Schwerpunktbereich „Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft“ identifizierten wesentlichen Themen sowie für „Faire Arbeitsbedingungen“. Wichtig für TRATON sind der ständige Austausch und die aktive Zusammenarbeit der Wissensträger im Konzern. Dies zu koordinieren ist die Aufgabe des TRATON Sustainability Board.

#### DEKARBONISIERUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Der Verkehrssektor ist ein Schlüsselement zu einer klimaorientierten Transformation. Laut dem „Tracking Report“ der Internationalen Energieagentur (2020) trägt er zu 24% der weltweiten direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Kraftstoffverbrennung bei. Um eine ganzheitliche Dekarbonisierung zu erreichen, betrachten die Marken der TRATON GROUP alle Aspekte ihrer Wertschöpfungskette und fokussieren sich dabei hauptsächlich auf Scope 1, 2 und 3 (nachgelagert).

#### Schutz des Klimas

TRATON ist bestrebt, einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors zu leisten. Als Teil unserer Strategie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beabsichtigen wir, die Emissionen im Transportsektor zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten wir mit allen Marken der TRATON GROUP zusammen. Der wichtigste Hebel für TRATON, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist die Elektrifizierung des Produktportfolios.

Die Marken verfolgen eigene CO<sub>2</sub>-Reduktionsprogramme. Scania und MAN haben sich bereits verpflichtet, die Ziele des Pariser Abkommens, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2° bzw. 1,5° C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, zu unterstützen. Dazu hat Scania wissenschaftlich fundierte Klimaziele für das Unternehmen verabschiedet, die von der Science Based Targets Initiative (SBTi) offiziell bestätigt wurden. Im Rahmen dieser Bemühungen wird Scania die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem eigenen Betrieb bis 2025 im Vergleich zu 2015 um 50% und die Emissionen seiner Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um 20% reduzieren. MAN Truck & Bus beabsichtigt ebenfalls, entsprechende Ziele beim SBTi einzureichen. Die MAN-Klimastrategie sieht vor, bis 2030 klimaneutral zu produzieren und bis 2050 die MAN-Fahrzeuge lokal emissionsfrei zu betreiben. Die anderen Marken der Gruppe entwickeln derzeit Klimastrategien für ihre jeweiligen Portfolios und Märkte.

Unsere Priorität ist es, in vollständig batterieelektrifizierte Fahrzeuge (BEV) zu investieren. Im Fernverkehr streben wir bis 2030 einen Anteil von 50 % emissionsfreier Lkw an – sofern die entsprechenden Regulierungsmechanismen und die Infrastruktur vorhanden sind. In der Zwischenzeit, d. h. bis 2030, bieten wir bereits alternative Technologien an. Mit Biodiesel und -gas in unserem Produktportfolio verfügen wir bereits jetzt über effiziente Alternativen, die gleichzeitig die Vorteile der traditionellen Verbrennungsmotortechnologie nutzen und eine schnelle Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ermöglichen. Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) können einen wichtigen und schnellen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten, insbesondere im Hinblick auf die bestehende Flotte.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau des öffentlichen Ladenetzes für batterieelektrische schwere Lkw und Fernbusse. Gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group will TRATON, innerhalb von fünf Jahren nach Gründung des Joint Ventures europaweit mindestens 1.700 leistungsstarke Ökostrom-Ladepunkte aufbauen. Dieses Ziel wurde Mitte 2021 in einem Memorandum of Understanding beschlossen und Ende 2021 in einer verbindlichen Vereinbarung bestätigt, die den Grundstein für ein Joint Venture ab 2022 legt (die Zustimmung der Kartellbehörden steht noch aus).

Im Geschäftsjahr 2021 haben die Marken der TRATON GROUP Fortschritte bei der Erreichung ihrer Klimaziele gemacht. So entwickelt Scania den ersten elektrischen Lkw für den Holztransport mit einer technischen Kapazität von bis zu 80 Tonnen Gesamtgewicht, der ab 2022 in der schwedischen Region Västerbotten im Einsatz sein soll. Im Dezember 2021 hat Scania außerdem einen 64-Tonnen-Elektro-Lkw an den Chemielieferanten Wibax ausgeliefert, der zwischen den Städten Piteå und Skellefteå in Nordschweden auf einer Strecke von 80 Kilometern verkehren wird. Ebenfalls im Jahr 2021, vier Jahre nach der Premiere des Prototyps, hat VWCO einen neuen „e-Delivery“ auf den Markt gebracht. VWCO ist außerdem Mitglied eines innovativen e-Konsortiums am Standort Resende. Ziel ist es, eine umfassende Unterstützungsstruktur für Elektro-Lkw zu entwickeln und am Standort zu etablieren: von der Fahrzeugherstellung über den Aufbau der Ladeinfrastruktur bis hin zum Management des Lebenszyklus der Batterie. Damit soll der Zugang zur elektrischen Antriebstechnologie im Nutzfahrzeugsektor deutlich verbessert werden.

### Ressourceneffizienz

Im Rahmen ihres Engagements für die Dekarbonisierung des Transportsektors setzt die TRATON GROUP auch auf die Idee der Kreislaufwirtschaft. Da ein wesentlicher Teil der Industrieemissionen aus der Nutzung von Ressourcen wie Stahl, Aluminium oder Chemikalien resultiert, wird die Steigerung der Ressourceneffizienz – insbesondere durch das

Recycling von Rohstoffen und die Verlängerung von Lebenszyklen – eine wichtige Rolle spielen müssen. Gegenwärtig arbeiten wir an einer gemeinsamen Perspektive aller Marken für die effektivsten gemeinsamen oder individuellen Anstrengungen für mehr Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft. Wir ermutigen unsere strategischen Partner auf Markenebene, an Konzepten zu arbeiten, die es uns ermöglichen, sowohl in den vor- als auch in den nachgelagerten Stufen unserer Wertschöpfungskette Verantwortung zu übernehmen und den Austausch von Best Practices zwischen den Marken zu fördern, zum Beispiel im Rahmen des TRATON Sustainability Boards.

Schon heute ergreifen unsere Marken Initiativen für eine stärker an Kreisläufen orientierte Produktion. Scania konzentriert sich auf die Verlängerung der Lebensdauer von Produkten, die Wiederaufbereitung von Ersatzteilen und die Förderung des Recyclings am Ende der Produktlebensdauer. Eine besondere Herausforderung bei der Steigerung der Ressourceneffizienz und der gleichzeitigen Elektrifizierung des Transportsektors ist die Recyclingfähigkeit von Batteriezellen. Im Rahmen einer Partnerschaft mit Northvolt investiert Scania in die Entwicklung und Kommerzialisierung der Batteriezellentechnologie für schwere Fahrzeuge und damit in das beträchtliche Wachstum der europäischen Wertschöpfungskette für die Batterieherstellung, von der Verarbeitung von Rohstoffen über die Produktion von Batteriezellen und -systemen bis hin zum Aufbau einer Recycling-Infrastruktur. Der Plan von Northvolt und seinen Investoren sieht vor, Recyclingkapazitäten zu schaffen, um sicherzustellen, dass bis 2030 50 % aller Rohstoffe aus recycelten Batterien stammen.

Im Oktober 2021 hat VWCO eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der die Bedingungen und das Einverständnis zwischen der Universität des Bundesstaates Rio de Janeiro (UERJ) und dem Projekt „UERJ Circular“ festgelegt sind. Das Projekt zielt darauf ab, Studien, Forschungen und Maßnahmen zu entwickeln, die die Kreislauffähigkeit der vom Unternehmen entwickelten Prozesse und Produkte fördern.

In einer Kreislaufwirtschaft sind sowohl das Recycling als auch die Wiederaufbereitung entscheidende Instrumente. So setzt MAN in seinen Gießereien vorrangig auf die Wiederverwendung von Metallen, um Rohstoffe zu sparen. Am Standort Nürnberg kauft MAN bestimmte Schrotte aus externen Recyclingprozessen auf und verwertet sie weiter. Bereits seit 2020 werden in diesen Werken Späne und Schrotte aus der eigenen Produktion zur Wiederverwendung im Fertigungsprozess aufgearbeitet. Um einen Beitrag zur Nachhaltigkeit in der Ersatzteilversorgung zu leisten, bereitet MAN außerdem gebrauchte Teile wie Kühlwasserpumpen oder Kurbelwellen professionell auf und führt sie unter der Marke MAN Genuine Parts ecoline in die Nutzungsphase zurück. Scania hat sich konkrete Ziele

gesetzt, um die Wiederverwendung und das Recycling in der Produktion zu steigern. Bis 2025 will das Unternehmen die Menge an nicht recyceltem Abfallmaterial im Vergleich zu 2015 um 50% reduzieren. Die Wiederaufbereitung von gebrauchten Teilen ist bei Scania ebenfalls ein wichtiger Teil des Kreislaufgedankens. Hierbei werden Teile aus der Wertschöpfungskette zurückgeführt, um sie wiederaufzubereiten und über ein Service-netz zu verkaufen oder wieder in Produktionsprozessen zu verwenden. In seinem Ansatz zur Ressourceneffizienz konzentriert sich auch Navistar auf die Wiederaufbereitung von gebrauchten Produktteilen. Navistar vertreibt die wiederaufbereiteten Teile über sein Ersatzteilvertriebsnetz und führt die Teile so in den Produktlebenszyklus zurück.

### Saubere Luft und Wasserverbrauch

Umweltschutz geht über die Reduzierung der Treibhausgasemissionen und die Steigerung der Ressourceneffizienz hinaus. Für TRATON beinhaltet dies auch die Verbesserung der Luftqualität und den Schutz der Wasserressourcen einschließlich des Wasserverbrauchs. Um ihre Umweltleistung ganzheitlich zu steuern, haben alle Marken Umweltmanagementsysteme eingeführt. Damit sollen sowohl die Anforderungen in Bezug auf gesetzlich festgelegte Grenzwerte für Umweltaspekte wie Feinstaubemissionen erfüllt werden als auch ihre Umweltleistung im Umgang mit natürlichen Ressourcen wie Wasser kontinuierlich verbessert werden. Da diese Umweltbelange auf Produkt- bzw. Standortebezug gehandhabt werden müssen, tragen unsere Marken die Verantwortung für die Festlegung geeigneter Ziele und deren individuelle Verfolgung.

Bei Scania ist die Identifizierung von Umweltrisiken Teil des Umweltmanagementsystems des Unternehmens, das auch direkt mit dem Risikomanagement verbunden ist. Die Produktentwicklung und alle Produktionsstandorte von Scania verfügen über ein Umweltmanagementsystem, das nach ISO 14001 zertifiziert ist. MAN hat sich zum Ziel gesetzt, alle Produktionsstandorte nach der Umweltmanagementnorm ISO 14001 zertifizieren zu lassen und hat dies bereits für neun Standorte erreicht.

Diese Zertifizierungen belegen unter anderem, dass bei der Entwicklung und dem Design aller unserer Produkte die gesamte Lebenszyklusperspektive berücksichtigt wird. Neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen ist die Luftqualität während der Nutzungsphase unserer Produkte ein Hauptumweltproblem - insbesondere in den Innenstädten. Der Straßenverkehr ist für einen beträchtlichen Teil der Stickstoffoxidbelastung in Straßennähe verantwortlich. Die Emissionsgrenzwerte für Stickstoffoxide wurden in den letzten Jahren zunehmend verschärft. Um diese Grenzwerte zu unterschreiten, entwickeln wir unsere Technologien kontinuierlich und mit hohem Engagement weiter. Vor allem die elektrifizierten Fahrzeuge

unserer Marken haben das Potenzial, die Luftverschmutzung in den Städten zu reduzieren (siehe Kapitel „Schutz des Klimas“).

Zum ganzheitlichen Schutz der Umwelt gehört auch ein verantwortungsvoller Umgang mit Wasser. Als produzierende Unternehmen verwenden die TRATON-Marken Wasser vor allem als Kühlmittel im Produktionsprozess, bei Dichtheitsprüfungen und bei Lackierprozessen. Alle TRATON-Marken streben an, ihren Wasserverbrauch kontinuierlich zu reduzieren und damit auch das Abwassermanagement zu verbessern. Zurzeit entwickeln wir noch eine gemeinsame Perspektive für alle Marken.

MAN arbeitet daran, den Wasserverbrauch an seinen Standorten zu optimieren - insbesondere an Standorten in wasserarmen Gebieten wie Südafrika und der Türkei. Navistar überwacht den Wasserstress an seinen Standorten, d.h. den Stress, der durch Wassermangel auf lebende Organismen und insbesondere auf Pflanzen hervorgerufen wird. Dafür nutzt Navistar ein Tool des World Resources Institute. Zwei der vier Standorte mit hohem bis sehr hohem Wasserstress sind Escobedo/Mexiko und Sao Paulo/Brasilien. VWCO arbeitet an der weiteren Verbesserung der geschlossenen Wasserkreisläufe und des Kühlsystems im Werk Resende, um die Verluste in den Verteilungsleitungen zu verringern, die sektorale Überwachung zu verbessern und den Gesamtverbrauch in seinen Prozessen zu reduzieren. So hat das Unternehmen 2021 ein Projekt zur Ermittlung und anschließenden Behebung von Wasserverlusten in den Verteilungsleitungen durchgeführt. Ein Ergebnis dieses Projekts war die Einführung der Kennzahl „Wasserverbrauch pro Fahrzeug“, die VWCO zur Steuerung des Wasserverbrauchs verwendet.

### MENSCHEN UND PLURALISMUS

Die Attraktivität und Innovationskraft einer Organisation hängt in Wesentlichen davon ab, wie gut sie die individuellen Fähigkeiten ihrer Mitarbeiter erkennt und nutzt. Gerade vor dem Hintergrund des fortschreitenden Strukturwandels in unserer Arbeitswelt wird Vielfalt in Bezug auf die Tätigkeitsprofile und Qualifikationen der Mitarbeiter immer wichtiger. Megatrends wie die Globalisierung und der Einsatz neuer Technologien – zum Beispiel im Bereich des automatisierten Fahrens oder der Elektromobilität – verändern gleichermaßen die Bedürfnisse von Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Gleichzeitig profitieren sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer von fairen Arbeitsbedingungen und angemessenen Einkommensmöglichkeiten.

### Vielfalt und Inklusion

TRATON fördert die Vielfalt und duldet keine Diskriminierung aufgrund von ethnischer Zugehörigkeit, Geschlecht, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung, Geschlechtsiden-

tität und politischer Einstellung und ist bestrebt, Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen, Bildungshintergründen und Persönlichkeiten bewusst zusammenzubringen, zu fördern und zu unterstützen. TRATON hat die Kernprinzipien von Vielfalt und Inklusion in seiner Unternehmenskultur verankert. Darüber hinaus haben wir ein Team für Vielfalt und Inklusion für alle Marken innerhalb der TRATON GROUP eingerichtet. Unsere Selbstverpflichtung für eine vielfältige und integrative Belegschaft haben wir untermauert, in dem wir die Charta der Vielfalt im Jahr 2017 unterzeichnet haben und 2020 Mitglied der „Charta der Vielfalt“ wurden.

Durch die Beschäftigung und Förderung von Mitarbeitern mit einem möglichst breiten Spektrum an Fähigkeiten, Kenntnissen, Hintergründen und Erfahrungen, gehen die Unternehmen wichtige Schritte, um eine inklusive Unternehmenskultur zu fördern, die sie als Voraussetzung für ihren Geschäftserfolg betrachten. Grundsätzlich werden unsere Mitarbeiter anhand ihrer Qualifikationen und Fähigkeiten ausgewählt, eingestellt und gefördert, was sich in unserem „Skill Capture“-Ansatz für Vielfalt und Inklusion widerspiegelt. Scania, MAN und VWCO haben „Skill Capture“ für ihre Führungskräfte entwickelt. Dabei handelt es sich um einen systemischen Ansatz, der Führungskräften und ihren Teams hilft, gemeinsam mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern deren Potenzial voll auszuschöpfen. Um ein umfassendes Bild von der Einstellung der Mitarbeiter im Bereich Vielfalt und Inklusion zu erhalten, hat TRATON drei Fragen zur Wahrnehmung von Vielfalt und Inklusion in das Stimmungsbarometer aufgenommen, die zusammen den „Diversity & Inclusion (D&I) Index“ bilden.

Um gleiche Chancen für Frauen und Männer bei der Besetzung von Führungspositionen zu schaffen, haben die Marken der TRATON GROUP eine Vielzahl von Ansätzen und Initiativen in ihren Unternehmen verankert. Das Ziel von TRATON (Navistar noch nicht eingeschlossen) ist ein Anteil von 20% Frauen in Führungspositionen bis 2024 und von 30% bis 2029 (Führungsebene unterhalb des Vorstands). Um dieses Ziel zu erreichen, entwickeln unsere Marken bezogen auf ihre Bedürfnisse individuelle Ansätze. So unterstützen wir potenzielle Kandidatinnen auf dem Weg in eine Führungslaufbahn durch Personalentwicklungsmaßnahmen wie dem Mentoring-Programm und einem Orientierungsprogramm. Neue Führungskräfte werden geschult, um alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unternehmensweit für das Thema Chancengleichheit zu sensibilisieren.

Es ist der Anspruch von TRATON die Inklusion von Menschen mit Behinderungen zu fördern. VWCO hat eine Reihe von Initiativen zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen gestartet. Das Programm Novos Horizontes richtet sich an Menschen

mit Behinderungen und bietet den Teilnehmerinnen und Teilnehmern neben einem Arbeitsplatz bei VWCO zugleich die Möglichkeit, eine Hochschulausbildung zu absolvieren. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten ein Vollstipendium für spezifische Studiengänge wie Ingenieurwesen, Betriebswirtschaft oder Finanzen. Am Ende des Programms erhalten die Absolventinnen und Absolventen ihrem Studienfach entsprechende Positionen bei VWCO.

### Bildung und Humankapital

Das Personalwesen der TRATON SE verfolgt den Ansatz, für gleiche Bedürfnisse, gleiche Lösungen bereitzustellen. Unter Berücksichtigung der markenspezifischen Besonderheiten sollen auf diese Weise Synergien genutzt und ein Mehrwert für TRATON geschaffen werden. Zu diesem Zweck überwacht das TRATON HR Management Committee, das sich aus Personalverantwortlichen aller Marken der TRATON GROUP zusammensetzt, die Personalaktivitäten der Gruppe und trifft sich zweimal im Monat. Darüber hinaus treffen sich die CHROs (Chief Human Resources Officers) der Marken regelmäßig, um die entsprechenden Aktivitäten der Gruppe zu besprechen und abzustimmen. Die folgenden HR-Aktivitäten gelten für die Marken der TRATON GROUP. Navistar ist hier noch nicht vollständig integriert, wird aber derzeit in alle relevanten Aktivitäten einbezogen.

Das TRATON HR Management Committee verwaltet unter anderem folgende Aktivitäten:

- **Entwicklungsprogramme:** TRATON bietet markenübergreifende Entwicklungsprogramme, um einen Pool von Spitztalenten innerhalb von TRATON zu schaffen und zu entwickeln. Dazu gehören marken- und programmübergreifendes Mentoring und ein unabhängiges Alumni-Netzwerk.
- **Globale Mobilität:** Unterstützung der Marken, um den länder- und markenübergreifenden Austausch von Mitarbeitern zu ermöglichen, indem eine Reihe von Mobilitätsinstrumenten angeboten wird.
- **Leistungsmanagement:** TRATON zielt darauf ab, eine solide und konsistente Methodik zur Bewertung der Managementleistung im Unternehmen zu etablieren. Dazu ermöglicht das Unternehmen transparente, faire und markenunabhängige Leistungsbewertungen. TRATON hat sich auf eine gemeinsame Methodik für den Managementdialog verständigt.
- **Konzernnachfolgeplanung und Talentmanagement:** Auf Konzernebene organisiert TRATON Talentpanels für ausgewählte Kompetenzen und Talente.
- **Mitarbeiterzufriedenheit:** Das „Stimmungsbarometer“ ist die übergreifende Mitarbeiterbefragung im gesamten Volkswagen Konzern. Ziel der Befragung ist es, die



Stimmung innerhalb von TRATON zu erfassen und Verbesserungen in Bereichen wie Arbeitsbedingungen, Informationsfluss, Qualität, Produktivität, Führung und Zusammenarbeit zu ermöglichen. Dazu werden die Befragungsergebnisse diskutiert und durch die Erstellung konkreter Aktionspläne verbessert.

Im Jahr 2021 erhielt die TRATON GROUP den EFMD (European Foundation for Management Development) Excellence in Practice Gold Award für das „Management Excellence Program“, eines der markenübergreifenden Entwicklungsprogramme von TRATON. Diese Auszeichnung würdigt Kunden-Lieferanten-Partnerschaften in den Bereichen Leadership, Professional, Talent und Organizational Development.

Mit der Strategischen Personalplanung verfolgt Scania einen strategischen Ansatz zur Entwicklung von Fähigkeiten und zur Förderung von Talenten. Damit soll sichergestellt werden, dass das Unternehmen die richtigen Mitarbeiter und Kompetenzen stets bedarfsgerecht zur Verfügung hat. Über die Scania Academy bietet das Unternehmen eine Reihe von Programmen an, die darauf abzielen, das Wissen und die Kompetenz der Mitarbeiter für die sich dynamisch entwickelnde Transportbranche zu fördern und zu entwickeln. Dazu zählen fortlaufende Umschulungsinitiativen, bei denen Mitarbeiter ohne vorherige Erfahrung in einem bestimmten Bereich auf Entwicklungspfade gebracht werden, die den Übergang des Einzelnen zu einer neuen Karriere im Unternehmen ermöglichen.

Navistar bietet Entwicklungsmöglichkeiten wie das FALD-Programm (Finance and Accounting Leadership Development). Bei diesem Programm handelt es sich um ein dreijähriges Vollzeit-Rotationsprogramm zur Erkundung einer Karriere im Finanz- und Rechnungswesen. Es umfasst das Mentoring und Interaktion mit Führungskräften, die Unterstützung bei den Studiengebühren und die Möglichkeit, den Standort zu wechseln.

Bei MAN vermitteln interne Experten im Rahmen des Konzepts der Berufsfamilien-Akademien (BFA) spezifische Fachkompetenzen und sorgen so für einen systematischen Wissenstransfer und die Qualifizierung der Mitarbeiter. Die MAN Academy erweitert dieses Angebot, unter anderem zu Themen alternative Antriebe, Automatisierung, Autonomes Fahren, Data Science und Softwareentwicklung sowie neue Arbeitsmethoden.

### Faire Arbeitsbedingungen

Als eines der weltweit führenden Unternehmen in der Nutzfahrzeugindustrie ist TRATON auf qualifizierte und motivierte Mitarbeiter angewiesen. Wir wollen unseren Mitarbeitern ein sicheres und attraktives Arbeitsumfeld bieten, in dem sie ihr volles Potenzial entfalten

können. Ermöglicht wird dies durch unsere wertebasierte Kultur der Vielfalt, Offenheit und Transparenz. Wir sind bestrebt, unseren Mitarbeitern attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten. TRATON erkennt das Recht der Mitarbeiter an, Gewerkschaften zu bilden und an Tarifverhandlungen teilzunehmen. Nahezu alle festangestellten Mitarbeiter in Deutschland unterliegen dem Schutz von Tarifverträgen. Die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern spielt in den Tochtergesellschaften des Konzerns traditionell eine wichtige Rolle. So gibt es bei Scania einen Europäischen Betriebsrat, den SEC (Scania European Committee), der mit Vertretern außerhalb der EU erweitert und ebenfalls mit umfassenden Mitbestimmungsrechten ausgestattet ist.

Gemeinsam mit der Gewerkschaft und dem Betriebsrat verhandelte VWCO für 2020 einen langfristigen Tarifvertrag über eine Laufzeit von vier Jahren mit dem Ziel, langfristig verlässliche Arbeitsverhältnisse zu schaffen.

Im Hinblick auf ein faires Einkommen bemüht sich Navistar aktiv um Lohngleichheit. Das bedeutet, dass die Mitarbeiter für gleiche oder ähnliche Tätigkeiten gleich bezahlt werden, wobei auch andere Faktoren wie Erfahrung, Arbeitsleistung und Dauer der Betriebszugehörigkeit berücksichtigt werden.

Die herausfordernde wirtschaftliche Situation, in der sich MAN aufgrund tiefgreifender struktureller Veränderungen im Nutzfahrzeugmarkt befindet, erfordert eine grundlegende Neuausrichtung. Durch diese sollen Arbeitsplätze in der Zukunft gewährleistet werden. Gemeinsam mit der Gewerkschaft und dem Betriebsrat hat MAN beschlossen, sich diesen Herausforderungen zu stellen und Maßnahmen zu ihrer Bewältigung zu ergreifen. Das Ziel von MAN ist es, eine Balance zwischen Beschäftigungssicherung und langfristiger Wettbewerbsfähigkeit zu finden.

Um weltweit einheitliche Arbeitsbedingungen zu definieren, hat Scania eine globale Konzernpolitik eingeführt, die Mindeststandards bezogen auf Arbeitszeiten, wöchentliche Ruhezeiten, Urlaub und Arbeitsunfähigkeit für seine Mitarbeiter regelt. Die Richtlinie enthält auch Anforderungen für die Einstellung von Mitarbeitern und die Beendigung von Arbeitsverhältnissen. Auf der Grundlage der globalen Scania-Prinzipien für Arbeitsbeziehungen wird derzeit gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern ein weltweit anwendbares „Workshop-Konzept“ (Labor Relations Development Program) entwickelt, um die Beteiligung und den Dialog zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretern zu fördern. Es soll im Laufe des Jahres 2022 zur Verfügung gestellt werden.

Auch im Jahr 2021 stellte die COVID-19-Pandemie unser Unternehmen und insbesondere unsere Mitarbeiter vor besondere Herausforderungen. Jede Marke der TRATON GROUP hat individuelle Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass unsere Mitarbeiter bestmöglich geschützt und versorgt sind. So haben MAN in Deutschland und Scania in Schweden ihren Mitarbeitern COVID-19-Impfungen als Unterstützung während der Pandemie angeboten.

#### **GOVERNANCE UND ETHIK**

TRATON verpflichtet sich zu einer wertebasierten Unternehmensführung, die eine transparente, risikoorientierte und faire Entscheidungsfindung beinhaltet, die mit den Rechten und Pflichten des Unternehmens im Einklang steht und langfristige Werte für TRATON und seine Stakeholder schafft. Die Einhaltung der geltenden Gesetze und des Code of Conduct, unserer Leitlinie für integriertes Handeln, sind die Grundvoraussetzungen dafür. Das Unternehmen stützt sich dabei auf sein Compliance-Management-System und die dafür notwendigen soliden organisatorischen Compliance-Strukturen.

Umweltbewusstes Management und die Einhaltung von Menschenrechtsprinzipien sind für TRATON grundlegend, um sozial und wirtschaftlich verantwortungsvoll zu handeln. Um sein Engagement für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung zu unterstreichen, ist TRATON seit Oktober 2021 Mitglied des UN Global Compact und hat sich unter anderem zu Prinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung verpflichtet. Ab dem kommenden Jahr wird TRATON im Rahmen seiner Verpflichtung zum UN Global Compact regelmäßig über seine Aktivitäten in diesen Bereichen berichten.

#### **Wertebasierte Governance**

Als einer der Unternehmenswerte von TRATON ist Integrität ein Eckpfeiler unseres unternehmerischen Handelns. Sie bildet die Grundlage für den Ruf der Gruppe, für das Vertrauen unserer Kunden und Geschäftspartner, für das Wohlergehen unserer Mitarbeiter und für unseren langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Der Code of Conduct für Mitarbeiter sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Geschäftspartner verankern die daraus abgeleiteten ethischen Grundsätze. Darüber hinaus vermittelt TRATON seinen Mitarbeitern durch ein zentrales Richtlinienmanagement konzernweit verbindliche Regeln zu inhaltlichen Fragen. Integrität ist auch in internen Prozessen verankert, zum Beispiel als Kriterium für die Auswahl neuer Führungskräfte.

Im Jahr 2021 hat TRATON das Programm Together4Integrity (T4I) in der TRATON GROUP fortgesetzt (Navistar noch nicht eingeschlossen). Dieses Programm zielt darauf ab, die Integritäts-, Compliance-, Kultur- und Risikoinitiativen der gesamten Gruppe zu fördern,

im Einklang mit den obersten Prioritäten des Unternehmens. Damit soll eine Kultur der Integrität im Unternehmen geschaffen werden. Das Programm zielt darauf ab, eine Reihe von Maßnahmen in verschiedenen Bereichen des Unternehmens umzusetzen. So hat TRATON auf Konzern- und Teilkonzernebene Workshops zum Themengebiet Governance, Risk & Compliance (GRC) organisiert. Ziel war die Sensibilisierung für das T4I-Programm, in denen Mitarbeiter aller Ebenen die Themen Compliance und Integrität diskutieren konnten. Im Jahr 2021 haben zudem verschiedene lokale Einheiten in Zusammenarbeit mit ihren Compliance-Beauftragten eigene lokale Workshops durchgeführt. Das Feedback aus diesen Workshops wird genutzt, um die Themen Compliance und Integrität bei TRATON kontinuierlich zu stärken.

#### **Compliance**

Das Compliance-Management bei TRATON zielt darauf ab, dass alle Mitarbeiter jederzeit und überall in Übereinstimmung mit ethischen Standards, dem Gesetz und internen Richtlinien handeln. Das Compliance-Programm von TRATON konzentriert sich auf Wirtschaftskriminalität, insbesondere auf Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprävention, Kartellrecht und Achtung der Menschenrechte. TRATON hat ein konzernweites Integritäts- und Compliance-Programm entwickelt, das Compliance-Verstöße verhindert, trotz Präventivmaßnahmen auftretende Compliance-Verstöße möglichst frühzeitig aufdeckt und auf diese Compliance-Verstöße reagiert. Die verbindliche Leitlinie für integriertes Handeln ist der Code of Conduct. Kommunikation und Mitarbeiterschulung spielen bei der Compliance- und Nachhaltigkeitsarbeit über alle Hierarchieebenen hinweg eine zentrale Rolle. TRATON führt regelmäßig Präsenz- und Online-Schulungen zu Compliance- und Integritätsthemen durch. Das im Jahr 2020 neu entwickelte, webbasierte Training zum Code of Conduct wurde im Laufe des Jahres 2021 konzernweit ausgerollt. Diese Schulung enthält Informationen zu Wirtschaft und Menschenrechten und soll das Bewusstsein aller Mitarbeiter für Risiken in diesem Bereich schärfen.

#### **Menschenrechte**

TRATON strebt nach nachhaltigem Handeln innerhalb und außerhalb des Unternehmens. Wir verpflichten uns zur Einhaltung, zum Schutz und zur Förderung von internen Vorschriften zur Wahrung der Menschenrechte, die weltweit als grundlegende und allgemeingültige Richtlinien gelten. Wir lehnen jede Form von Kinder-, Zwangs- oder Pflichtarbeit sowie jede Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel ab. Wir fördern Vielfalt und Vereinigungsfreiheit und lehnen jede Form von Diskriminierung und Belästigung ab. Es liegt im grundlegenden Interesse von TRATON, die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz zu schützen. Diese Leitprinzipien werden durch den TRATON Code of Conduct

unterstrichen. Schulungen und Kommunikationsmaßnahmen zum Code of Conduct werden den Mitarbeitern regelmäßig angeboten, um das Engagement von TRATON zu beschreiben, das Bewusstsein für die Menschenrechte zu schärfen und die Erwartungen des Unternehmens an die Mitarbeiter zu beschreiben.

Bei TRATON wurden die Menschenrechte als ein weiteres Schwerpunktthema in das Compliance-Management-System aufgenommen. Im Jahr 2021 hat TRATON eine konzernweite Compliance-Risikobewertung durchgeführt, die auch eine Reihe von Fragen zu potenziellen Menschenrechtsproblemen umfasste. Auf dieser Grundlage wurde jedes Unternehmen einer Risikokategorie (hohes, mittleres oder geringeres Risiko) zugeordnet, die hauptsächlich das Geschäftsmodell und den Standort des Unternehmens widerspiegelt. Es wurde eine Reihe von Maßnahmen festgelegt, um die Risiken im Bereich der Menschenrechte zu mindern und eine Integration der Menschenrechte in das Compliance-Management-System zu fördern, darunter das Bekenntnis zu Menschenrechten seitens des Managements und die Einleitung von konkreten Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen.

Damit sind die Menschenrechte nunmehr auch Teil des laufenden Compliance-Überwachungssystems, einschließlich der Berichterstattung an relevante Stakeholder, darunter den TRATON-Vorstand, sowie der kontinuierlichen Verbesserung der Maßnahmen in Bezug auf die Menschenrechte.

Jeder Verdacht auf Menschenrechtsverletzungen kann über die Whistleblowing-Kanäle der TRATON GROUP gemeldet werden, die internen und externen Whistleblowern jederzeit zur Verfügung stehen. Menschenrechtsverletzungen werden in der TRATON-Richtlinie über interne Untersuchungen als schwerwiegende Verstöße gegen Rechtsvorschriften definiert.

Für das Jahr 2022 planen wir eine umfassendere Risikobewertung, um unser Verständnis für spezifische Menschenrechtsrisiken in unserer Geschäftstätigkeit und ihrem Umfeld zu verbessern. Es wurde ein spezielles Schulungsprogramm für Unternehmen und Menschenrechte entwickelt, das 2022 eingeführt wird und für alle Marken verpflichtend ist. Das Training basiert auf der Erklärung des Unternehmens zu den Menschenrechten, die derzeit erweitert und aktualisiert wird.

Darüber hinaus prüfen wir derzeit die konkreten Anforderungen neuer Vorschriften wie das Gesetz zur Sorgfaltspflicht in der Lieferkette in Deutschland. Dies wird als Grundlage

dienen, um unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte weiter zu verfeinern und zu verbessern.

Selbstverständlich gilt der Schutz der Menschenrechte nicht nur für die Zusammenarbeit innerhalb unseres Unternehmens, sondern auch für das Verhalten von und gegenüber Lieferanten und Geschäftspartnern.

Wir orientieren uns an der Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, wie sie in den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen gefordert wird.

Wir fordern unsere Lieferanten und Geschäftspartner auf, bei der Auswahl neuer Lieferanten und Geschäftspartner auch die Risiken im Zusammenhang mit den Menschenrechten mit einzubeziehen. Unsere Erwartungen an Lieferanten und Geschäftspartner in Bezug auf die Menschenrechte sind im Code of Conduct für Lieferanten und Geschäftspartner beschrieben.

Um die Nachhaltigkeitsanforderungen in den Lieferantenbeziehungen zu stärken und neben den ökologischen Aspekten auch den Themenbereich der Menschenrechte zu adressieren, haben unsere Marken eigene Ansätze etabliert. Ein zentrales Instrument in diesem Bereich ist das Nachhaltigkeitsrating (S-Rating), das bei MAN, Scania und VWCO eingesetzt wird (Navistar noch nicht einbezogen). Navistar gehört seit Mitte 2021 zum Konzern und führt derzeit ein GRC-Integrationsprojekt durch, das darauf abzielt, die Prozesse gemäß den konzernweit geltenden TRATON-Standards weiterzuentwickeln.

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

## ANGABEN ZUR EU-TAXONOMIE

### 1. Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union („EU“) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, mit dem Ziel bis 2050 zur Erreichung von Klimaneutralität beizutragen. Hierzu wurde der EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums entwickelt, der darauf abzielt, Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken, Nachhaltigkeit in das Risikomanagement einzubeziehen sowie Transparenz und Langfristigkeit zu fördern. Der Aktionsplan umfasst zehn Maßnahmen und enthält als zentralen Bestandteil die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 („Verordnung 2020/852“)<sup>1</sup> sowie damit verbundene delegierte Verordnungen (in der Folge zusammen als „EU-Taxonomie“ bezeichnet).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Als ökologisch nachhaltig gelten Wirtschaftstätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele leisten, dabei nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele führen („technische Bewertungskriterien“) und darüber hinaus bestimmte soziale Mindestschutzstandards einhalten („taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten“):

1. Klimaschutz,
2. Anpassung an den Klimawandel,
3. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen,
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft,
5. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie
6. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Taxonomiefähig sind solche Wirtschaftstätigkeiten, die in den delegierten Rechtsakten beschrieben werden und für die technische Bewertungskriterien zu den beiden Umweltzielen „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ vorliegen; alle anderen Wirtschaftstätigkeiten stellen sogenannte nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten dar.

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

Die Einstufung einer Wirtschaftstätigkeit als taxonomiefähig liefert jedoch lediglich einen Anhaltspunkt über das zukünftige Potenzial der Tätigkeit, sich als taxonomiekonform und somit als ökologisch nachhaltig zu qualifizieren.

### 2. Erstmalige Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2021

Die TRATON GROUP berichtet gemäß Artikel 8, Absatz 1 und 2 der Verordnung 2020/852 und Artikel 10, Absatz 2 der delegierten Verordnung zu Artikel 8 der Verordnung 2020/852 für das Geschäftsjahr 2021 erstmals über die beiden Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“. Die Angabepflichten umfassen dabei nur den Anteil der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen sowie an den Investitions- und Betriebsausgaben. Vorjahresangaben entfallen im Rahmen der erstmaligen Berichterstattung.

### 3. Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP

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

Die Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP wurden auf Basis des Geschäftsmodells als Nutzfahrzeughersteller analysiert und fallen gemäß der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige unter den NACE-Code C.29.1.

Hinsichtlich des Umweltziels „Klimaschutz“ gemäß Anhang I zur Verordnung 2020/852 bedeutet dies, dass sofern die Wirtschaftstätigkeit mit der Herstellung und dem Vertrieb, einschließlich der damit verbundenen Finanzdienstleistungen, und der Wartung von Fahrzeugen im Zusammenhang steht, diese der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet wird. Die Zuordnung der Wirtschaftstätigkeiten erfolgt dabei unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie des zugrunde liegenden Fahrzeugs. Die Wirtschaftstätigkeit 3.3 umfasst die Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.

Im Detail werden im Rahmen des Umweltziels „Klimaschutz“ die Herstellung und der Verkauf aller Neufahrzeuge und Gebrauchtfahrzeuge (inklusive Verkäufe aus vermieteten

Gebrauchtfahrzeugen) sowie damit in Zusammenhang stehende Finanzierungsaktivitäten der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 zugeordnet. Darüber hinaus werden Serviceleistungen in Form von Wartung und Reparatur, einschließlich der dafür verwendeten Originalteile ebenfalls der Wirtschaftstätigkeit 3.3 zugeordnet. Im Gegensatz dazu zählen Wirtschaftstätigkeiten, bei denen TRATON als Händler von Fahrzeugen oder als Zulieferer von Komponenten und Teilen und nicht als Hersteller auftritt, zu den nicht taxonomiefähigen Aktivitäten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Wirtschaftstätigkeiten bei der nicht selbst hergestellte Fahrzeuge durch die Marken der TRATON GROUP vertrieben werden und solchen im Zusammenhang mit der Umsatzlinie „Motoren, Aggregate und Teilelieferungen“. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 in der Umsatzlinie „Sonstiger Umsatz“ ausgewiesen werden, entsprechen nicht den in den delegierten Rechtsakten beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten und wurden daher als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ Rechnung tragen.

#### 4. Wichtigste Leistungsindikatoren

##### 4.1 Methode zur Ermittlung wichtigster Leistungsindikatoren

Die wichtigsten Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, „KPI“) für das Geschäftsjahr 2021 umfassen die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben der TRATON GROUP. Die Spezifikation der KPIs bestimmt sich nach Maßgabe des Anhang I der delegierten Verordnung zu Artikel 8 der Verordnung 2020/852. Es wurden ausschließlich Transaktionen mit Dritten berücksichtigt. Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben beziehen sich auf das Umweltziel „Klimaschutz“.

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

Die KPIs nach Maßgabe der oben dargestellten rechtlichen Vorgaben ermitteln sich wie folgt:

##### Umsatzerlöse

Die Ermittlung der Umsatzerlöse erfolgt auf Basis der im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 in der Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 berichteten Umsätze (Nenner). Der Zähler ermittelt sich aus dem Anteil der Umsätze, der mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten erwirtschaftet wird. Das bedeutet, dass insbesondere Umsätze aus dem Verkauf von nicht selbst hergestellten Fahrzeugen oder Umsätze aus der Umsatzlinie „Motoren, Aggregate und Teilelieferungen“, nicht taxonomiefähig sind. Weitere nicht taxonomiefähige Umsätze befinden sich in der Position „Sonstiger Umsatz“ des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021. Umsätze aus dem Vermietet- und Leasing- sowie aus dem Finanzierungsgeschäft sind hingegen taxonomiefähig.

##### Investitionsausgaben

Die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 enthaltenen Zugänge und Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen bei Immateriellen Vermögenswerten (siehe Anhangsangabe „19. Immaterielle Vermögenswerte“), Sachanlagen (siehe Anhangsangabe „20. Sachanlagen“) und Vermieteten Vermögenswerten (siehe Anhangsangabe „21. Vermietete Vermögenswerte“) bilden den Nenner zur Ermittlung der prozentualen Anteile der taxonomiefähigen Investitionsausgaben. Zugänge zu Geschäfts- oder Firmenwerten werden nicht im Nenner berücksichtigt.

TRATONs taxonomiefähige Investitionsausgaben sind solche, die in direktem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten stehen. Das bedeutet, dass der Großteil der im Nenner enthaltenen Investitionsausgaben taxonomiefähig ist. Investitionen für die Verwaltung oder den Vertrieb dienen überwiegend der Ausführung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und sind somit einbezogen worden. Investitionsausgaben mit Bezug zu nicht selbst hergestellten Fahrzeugen oder zum Geschäft mit „Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen“, sind hingegen nicht taxonomiefähig. Ebenfalls ausgenommen sind Investitionsausgaben in „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“, da diese keine wirtschaftliche Notwendigkeit zur Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrs-



technologien für TRATON darstellen. Sofern Investitionsausgaben nicht einzeln taxonomiefähigen oder nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zugeordnet werden konnten, wurden Allokationsschlüssel auf Basis der taxonomiefähigen Umsatzerlöse verwendet.

### Betriebsausgaben

TRATONs Betriebsausgaben umfassen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, wie sie in der Anhangsangabe „10. Funktionskosten – Umsatzkosten“ des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021 ausgewiesen werden und errechnen sich als Primäre F&E-Kosten abzüglich aktivierter Entwicklungskosten. Daneben werden

- Aufwendungen für die Instandhaltung von eigenen oder gemieteten Immobilien und sonstigen Vermögenswerten, und
- Aufwendungen, die kurzfristigen Leasingverhältnissen (maximal 12 Monate) zuzuordnen sind und nicht als Nutzungsrecht in der Bilanz aktiviert wurden

in die Ermittlung des Nenners des KPI einbezogen.

Taxonomiefähige Betriebsausgaben sind solche, die in direktem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten anfallen. Das bedeutet, dass der Großteil der im Nenner enthaltenen Betriebsausgaben taxonomiefähig ist. Davon ausgenommen sind Betriebsausgaben, die mit nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, wie z.B. dem Geschäft mit Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen, zusammenhängen. Sofern Betriebsausgaben nicht einzeln taxonomiefähigen oder nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zugeordnet werden konnten, wurden Allokationsschlüssel auf Basis der taxonomiefähigen Umsatzerlöse verwendet.

### 4.2 Darstellung der wichtigsten Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie

Die im Folgenden dargestellten KPIs zeigen den Anteil an taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP für das Umweltziel „Klimaschutz“ im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021:

	Summe in Mio €	Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten (in %)	Anteil der nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten (in %)
Umsatzerlöse	30.620	94 %	6 %
Investitionsausgaben	9.013	96 %	4 %
Betriebsausgaben	1.150	96 %	4 %

Im Geschäftsjahr 2021 sind 94% der Umsatzerlöse, 96% der Investitionsausgaben und 96% der Betriebsausgaben von TRATON taxonomiefähig. Dies lässt jedoch keine Schlussfolgerung auf die aktuelle Taxonomiekonformität und die ökologische Nachhaltigkeit der Wirtschaftstätigkeiten von TRATON zu. Es zeigt lediglich das Potenzial auf, welches für TRATON in ökologisch nachhaltigen Technologien liegt und welcher Teil der Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben potenziell als taxonomiekonform, und somit als nachhaltig, gelten kann.

### 3. Abhängigkeitsbericht

Der Vorstand der TRATON SE hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt und am Schluss des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Wir erklären, dass die TRATON SE bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und anderen Maßnahmen im Geschäftsjahr 2021 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen und die Maßnahmen getroffen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat oder Nachteile ausgeglichen worden sind und dadurch, dass Maßnahmen getroffen wurden, nicht benachteiligt worden ist. Unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

#### 4. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB

##### ZUSAMMENSETZUNG DES GEZEICHNETEN KAPITALS

Angaben zur Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals finden sich in der Anhangsangabe „31. Eigenkapital“.

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

##### BETEILIGUNGEN AN DER TRATON SE

Größter Einzelaktionär an der TRATON SE ist die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,72%. Am 31. Dezember 2021 lag der Streubesitz (Free Float) bei 10,28%.

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

##### ERNENNUNG UND ABERUFUNG DER VORSTANDSMITGLIEDER, SATZUNGSÄNDERUNGEN

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

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

##### BEFUGNISSE DES VORSTANDS

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

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 21. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 200.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 200.000.000 auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Dabei kann die Gewinnberechtigung neuer Aktien abweichend von § 60 Abs. 2 AktG bestimmt werden. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit der Vorstand nicht von den nachfolgenden Ermächtigungen, das Bezugsrecht mit Zustimmung des Aufsichtsrats auszuschließen, Gebrauch macht. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats in den folgenden Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen:

- a) zum Ausgleich von infolge einer Kapitalerhöhung entstehenden Spitzenbeträgen;
- b) soweit dies erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von der Gesellschaft und/oder ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen sowie Wandelgenussrechten ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung ihrer Optionsausübungs- bzw. Wandlungspflichten zustünde;
- c) wenn die neuen Aktien gegen Bareinlagen ausgegeben werden und der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabebetrags, die möglichst zeitnah zur Platzierung der Aktien erfolgen soll, nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts gilt jedoch nur, soweit der rechnerisch auf die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital insgesamt 10% des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder das bei Wirksamwerden dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital noch das zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital. Auf diese Begrenzung sind Aktien anzurechnen, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben wurden oder (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen oder Genussrechten mit

Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionsausübungspflichten ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen oder Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben wurden;

- d) sofern die Kapitalerhöhung zur Gewährung von Aktien gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2019 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Darüber hinaus ist gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 50.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Das Bedingte Kapital 2019 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 unter Tagesordnungspunkt 2 durch die Gesellschaft oder durch andere Gesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich betei-

ligt ist, ausgegeben werden, für den Fall, dass Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren. Die Ausgabe der Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Beschlusses zu bestimmenden Wandlungs- bzw. Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur durchgeführt, soweit Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie ausgegeben werden, am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Gewinnbeteiligung hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

# Konzernabschluss

<b>Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021</b>	<b>103</b>		
Gewinn- und Verlustrechnung	104		
Gesamtergebnisrechnung	105		
Bilanz	107		
Entwicklung des Eigenkapitals	109		
Kapitalflussrechnung	111		
<b>Anhang</b>	<b>112</b>		
1. Allgemeine Angaben	112		
2. Konsolidierungskreis	112		
3. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften	114		
4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	116		
5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements	127		
6. Segmentberichterstattung	130		
7. Akquisition Navistar	133		
8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen	135		
9. Umsatz	136		
10. Funktionskosten	138		
11. Sonstige betriebliche Erträge	139		
12. Sonstige betriebliche Aufwendungen	140		
13. Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	140		
14. Zinsergebnis	141		
15. Übriges Finanzergebnis	141		
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	141		
17. Ergebnis je Aktie	144		
18. Geschäfts- oder Firmenwerte	144		
19. Immaterielle Vermögenswerte	145		
20. Sachanlagen	147		
21. Vermietete Vermögenswerte	148		
22. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	150		
23. Sonstige Beteiligungen	151		
24. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	152		
25. Sonstige finanzielle Vermögenswerte	152		
26. Sonstige Forderungen	153		
27. Vorräte	153		
28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154		
		29. Wertpapiere und Geldanlagen	154
		30. Flüssige Mittel	154
		31. Eigenkapital	154
		32. Finanzverbindlichkeiten	156
		33. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	157
		34. Sonstige Verbindlichkeiten	158
		35. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	158
		36. Sonstige Rückstellungen	166
		37. TRATON GROUP als Leasingnehmer	167
		38. TRATON GROUP als Leasinggeber	169
		39. Kapitalflussrechnung	171
		40. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7	173
		41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente	181
		42. Kapitalmanagement	196
		43. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse	197
		44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren	198
		45. Sonstige finanzielle Verpflichtungen	200
		46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	201
		47. Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)	203
		48. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB	204
		49. Aufsichtsrat	205
		50. Vorstand	205
		51. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses	205
		52. Deutscher Corporate-Governance-Kodex	206
		53. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	206
		54. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate	207
		55. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate	208
		56. Ausschüsse des Aufsichtsrats	213
		57. Anteilsbesitzliste	214

# KONZERNABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2021

## Gewinn- und Verlustrechnung der TRATON GROUP

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		2021	2020
<b>Umsatz</b>	[9]	<b>30.620</b>	<b>22.580</b>
Umsatzkosten	[10]	-25.083	-19.121
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>5.536</b>	<b>3.459</b>
Vertriebskosten		-2.758	-2.247
Verwaltungskosten	[10]	-1.204	-876
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte		3	-95
Sonstige betriebliche Erträge <sup>1</sup>	[11]	744	705
Sonstige betriebliche Aufwendungen <sup>1</sup>	[12]	-1.927	-865
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>393</b>	<b>81</b>
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[13]	432	84
Zinsertrag	[14]	122	70
Zinsaufwand	[14]	-349	-227
Übriges Finanzergebnis	[15]	49	-43
<b>Finanzergebnis</b>		<b>255</b>	<b>-115</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>648</b>	<b>-34</b>
Ertragsteuern	[16]	-178	-89
tatsächlich		-528	-378
latent		350	288
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>470</b>	<b>-124</b>
davon Aktionäre der TRATON SE		457	-101
davon Minderheitsanteile		13	-22
Ergebnis je Aktie in € (verwässert/unverwässert)	[17]	0,91	-0,20

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.



## Gesamtergebnisrechnung der TRATON GROUP

in Mio €	2021	2020
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>470</b>	<b>-124</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	382	-74
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-82	17
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	300	-57
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen		
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen vor Steuern	-155	18
Latente Steuern auf Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen	64	-3
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen nach Steuern	-92	16
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	29	63
<b>Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden</b>	<b>238</b>	<b>22</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	67	-206
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	0	1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	67	-206
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	4	-6
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	71	-212
Cashflow Hedges		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	57	-133
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	42	28
Cashflow Hedges vor Steuern	99	-105
Latente Steuern auf Casflow Hedges	-1	3



in Mio €	2021	2020
Cashflow Hedges nach Steuern	98	-102
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-5	-3
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	0	-3
Kosten der Sicherungsmaßnahmen vor Steuern	-5	-6
Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsmaßnahmen	2	2
Kosten der Sicherungsmaßnahmen nach Steuern	-2	-5
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen nach Steuern, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden	67	-67
<b>Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können</b>	<b>233</b>	<b>-386</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern <sup>1</sup>	485	-377
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis <sup>1</sup>	-13	13
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>471</b>	<b>-365</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>941</b>	<b>-488</b>
davon Aktionäre der TRATON SE	917	-452
davon Minderheitsanteile	24	-36

<sup>1</sup> Die Werte des Vorjahres wurden an die aktuelle Darstellung angepasst.

## Bilanz

### Vermögen der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2021 und 31. Dezember 2020

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		31.12.2021	31.12.2020
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Geschäfts- oder Firmenwerte	[18]	6.166	3.305
Immaterielle Vermögenswerte <sup>1</sup>	[19]	7.145	3.461
Sachanlagen	[20]	8.060	6.908
Vermietete Vermögenswerte	[21]	6.924	6.496
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	[22]	1.280	1.380
Sonstige Beteiligungen	[23]	660	72
Langfristige Ertragsteuerforderungen		80	29
Aktive latente Steuern	[16]	2.114	1.231
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	5.834	4.783
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	[25]	192	435
Sonstige langfristige Forderungen	[26]	435	269
		<b>38.890</b>	<b>28.369</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	[27]	5.456	4.325
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[28]	2.437	1.906
Kurzfristige Ertragsteuerforderungen		188	86
Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	4.102	2.957
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	[25]	579	453
Sonstige kurzfristige Forderungen	[26]	1.240	851
Wertpapiere und Geldanlagen	[29]	226	2.105
Flüssige Mittel	[30]	2.002	1.714
		<b>16.230</b>	<b>14.398</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>55.120</b>	<b>42.767</b>

<sup>1</sup> Die Werte des Vorjahres wurden an die aktuelle Darstellung angepasst.

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

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		31.12.2021	31.12.2020
<b>Eigenkapital</b>	<b>[31]</b>		
Gezeichnetes Kapital		500	500
Kapitalrücklage		14.295	19.995
Gewinnrücklagen		1.477	-4.479
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis		-2.829	-3.078
<b>Eigenkapital der Aktionäre der TRATON SE</b>		<b>13.444</b>	<b>12.939</b>
Minderheitsanteile		3	230
		<b>13.446</b>	<b>13.169</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	[32]	12.181	5.914
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[35]	2.648	1.828
Passive latente Steuern	[16]	803	767
Ertragsteurrückstellungen langfristig		157	105
Sonstige langfristige Rückstellungen	[36]	1.557	1.304
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[33]	2.429	2.321
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	[34]	2.074	1.903
		<b>21.849</b>	<b>14.143</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	[32]	6.024	6.384
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		4.245	2.769
Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten		195	117
Ertragsteurrückstellungen kurzfristig		5	22
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	[36]	3.103	977
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	[33]	2.045	1.855
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	[34]	4.208	3.332
		<b>19.825</b>	<b>15.455</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>55.120</b>	<b>42.767</b>

2 Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

## Entwicklung des Eigenkapitals der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung	Cashflow Hedges	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis
						Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden können
						Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>500</b>	<b>20.241</b>	<b>-4.150</b>	<b>-1.806</b>	<b>-8</b>	<b>-38</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	-101	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-200	-107	-67
Gesamtergebnis	-	-	-101	-200	-107	-67
Kapitalerhöhung <sup>1</sup>	-	54	-	-	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-500	-	-	-
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-300	300	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-29	0	-	0
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>500</b>	<b>19.995</b>	<b>-4.479</b>	<b>-2.005</b>	<b>-115</b>	<b>-104</b>
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>500</b>	<b>19.995</b>	<b>-4.479</b>	<b>-2.005</b>	<b>-115</b>	<b>-104</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	457	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	68	95	67
Gesamtergebnis	-	-	457	68	95	67
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote <sup>2</sup>	-	-	-273	-46	-1	-1
Dividendenausschüttung	-	-	-125	-	-	-
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-5.700	5.700	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	197	0	-	41
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>500</b>	<b>14.295</b>	<b>1.477</b>	<b>-1.984</b>	<b>-20</b>	<b>3</b>

1 Einbringung Mehrertrag 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, Effekt von 587 Mio €





in Mio €	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis					Gesamt
	Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden					
	Neubewertungen aus Pensionsplänen	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	Sonstige Beteiligungen	Anteile der Anteilseigner der TRATON SE	Minderheitsanteile	
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>-998</b>	<b>125</b>	<b>-2</b>	<b>13.865</b>	<b>270</b>	<b>14.134</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-101	-22	-124
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-56	63	16	-351	-14	-365
Gesamtergebnis	-56	63	16	-452	-36	-488
Kapitalerhöhung <sup>1</sup>	-	-	-	54	0	54
Dividendenausschüttung	-	-	-	-500	-1	-501
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	0	-1	1	-28	-2	-30
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>-1.054</b>	<b>186</b>	<b>15</b>	<b>12.939</b>	<b>230</b>	<b>13.169</b>
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>-1.054</b>	<b>186</b>	<b>15</b>	<b>12.939</b>	<b>230</b>	<b>13.169</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	457	13	470
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	293	29	-92	460	11	471
Gesamtergebnis	293	29	-92	917	24	941
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote <sup>2</sup>	-24	-0	-0	-344	-246	-590
Dividendenausschüttung	-	-	-	-125	-10	-135
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	40	-222	-0	57	4	61
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>-745</b>	<b>-7</b>	<b>-76</b>	<b>13.444</b>	<b>3</b>	<b>13.446</b>

1 Einbringung Mehrertrag 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, Effekt von 587 Mio €

## Kapitalflussrechnung<sup>1</sup>

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	TRATON GROUP	
	2021	2020
<b>Flüssige Mittel am 01.01.</b>	<b>1.714</b>	<b>1.913</b>
Ergebnis vor Steuern	648	-34
Ertragsteuerzahlungen	-567	-434
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien <sup>2</sup>	1.308	936
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten <sup>2</sup>	299	266
Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen	4	2
Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietete Erzeugnisse <sup>2</sup>	1.122	1.239
Veränderung der Pensionen	126	-21
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	147	-7
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-353	-56
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-30	82
Veränderung der Vorräte	3	345
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungen)	-212	175
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	504	248
Veränderung der Rückstellungen	713	266
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-1.174	-760
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.007	-258
<b>Cashflow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.534</b>	<b>1.987</b>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-1.131	-995
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-468	-316
Erwerb von Tochtergesellschaften	-2.563	-10
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-103	-18
Veräußerung von Tochtergesellschaften	-197	2



in Mio €	TRATON GROUP	
	2021	2020
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	2	0
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	54	44
Veränderung der Wertpapiere und Geldanlagen	1.879	1.073
Veränderung der Darlehen	80	6
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.447</b>	<b>-215</b>
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	-	-1.404
Dividendenausschüttungen	-135	-501
Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG	0	54
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-590	2
Einzahlungen aus der Ausgabe von Anleihen	5.527	2.993
Einzahlungen aus der Ausgabe von Schuldscheindarlehen	698	-
Tilgung von Anleihen	-5.063	-2.295
Kreditgewährung von Volkswagen AG und Volkswagen International Luxemburg S.A.	3.020	-
Kreditrückzahlung an Volkswagen AG und Volkswagen International Luxemburg S.A.	-2.701	-
Veränderungen der übrigen Finanzverbindlichkeiten	653	-511
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-241	-211
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>1.169</b>	<b>-1.873</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33	-98
<b>Veränderung der Flüssigen Mittel</b>	<b>288</b>	<b>-198</b>
<b>Flüssige Mittel am 31.12.</b>	<b>2.002</b>	<b>1.714</b>

1 für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „39. Kapitalflussrechnung“

2 saldiert mit Zuschreibungen

# ANHANG

## Erläuterung zum Konzernabschluss der TRATON GROUP

### 1. Allgemeine Angaben

#### ALLGEMEINE INFORMATIONEN

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

Die TRATON GROUP, mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO, ist ein Hersteller von Nutzfahrzeugen. Das Portfolio der Gruppe umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie den Vertrieb von Ersatzteilen und Kundendienstleistungen. RIO verfügt über ein wachsendes Portfolio an digitalen Lösungen und Dienstleistungen. Außerdem bietet die TRATON GROUP ihren Nutzfahrzeugkunden eine breite Palette an Finanzdienstleistungen.

TRATON SE ist eine unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg). Der Abschluss der Volkswagen Finance Luxemburg wird beim Luxemburger Handels- und Firmenregister offengelegt. Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften werden in den Konzernabschluss der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG) einbezogen, der im Bundesanzeiger offengelegt wird.

Der vorliegende Konzernabschluss der TRATON SE zum 31. Dezember 2021 wurde nach § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Der Konzernabschluss ist in der Berichtswährung Euro, der funktionalen Währung der TRATON SE, aufgestellt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Aus Sicht des Vorstands enthält der vorliegende Konzernabschluss alle üblichen, laufend vorzunehmenden Anpassungen, die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-,

Finanz- und Ertragslage der Gruppe notwendig sind. Die erzielten Ergebnisse lassen nicht notwendigerweise Vorhersagen über die Entwicklung des weiteren Geschäftsverlaufs zu.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde durch die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft. Aufgrund der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Russland-Ukraine-Krise wurde der Abschluss nach der Vorlage des Prüfungsberichts an den Aufsichtsrat, aber vor der Billigung durch den Aufsichtsrat, geändert. Die Änderungen betrafen im Zusammengefassten Lagebericht den „**Prognosebericht**“, den „**Chancen- und Risikobericht**“ und den Abschnitt „**Ereignisse nach dem 31. Dezember 2021**“, sowie im Anhang den Abschnitt „**Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**“. Der Konzernabschluss wurde am 4. März 2022 aufgestellt und durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

### 2. Konsolidierungskreis

Zusätzlich zur TRATON SE werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Tochtergesellschaften, einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Bei den in der TRATON GROUP konsolidierten strukturierten Unternehmen bestimmt TRATON auch bei nicht vorliegender Kapitalbeteiligung die nach Aufsetzen der Struktur verbleibenden wesentlichen relevanten Aktivitäten und beeinflusst dadurch die eigenen variablen Rückflüsse. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Verbriefung von Forderungen.

Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist. Tochterunternehmen, die im Laufe des Geschäftsjahres erworben wurden, sind ab dem Zeitpunkt einbezogen, zu dem die Beherrschung besteht. Gesellschaften, die im Laufe des Geschäftsjahres veräußert wurden, sind ab dem Zeitpunkt nicht mehr einbezogen, zu dem die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender Geschäftstätigkeit oder niedrigem Geschäftsvolumen, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows der TRATON GROUP sowohl einzeln als auch insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die TRATON SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen die TRATON GROUP zwar über die Mehrheit der Anteile am Kapital verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung ggf. vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Finanzbeteiligungen sind alle übrigen Beteiligungen.

Die Zusammensetzung der TRATON GROUP ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2021	2020
TRATON SE und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Deutschland	19	23
Ausland	320	259
Zu Anschaffungskosten einbezogene Tochtergesellschaften		
Deutschland	11	7
Ausland	23	23
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und sonstige Beteiligungen		
Deutschland	10	9
Ausland	25	22

Der Zugang bei den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften ist mit 60 Gesellschaften im Wesentlichen auf den Erwerb der Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA

(Navistar) zurückzuführen, die im Vorjahr als assoziiertes Unternehmen einbezogen war (siehe Anhangsangabe „7. Akquisition Navistar“). Der Einfluss von Navistar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist in den einzelnen Abschnitten des Anhangs erläutert.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz der TRATON GROUP im Sinne von § 313 Abs. 2 HGB ist in der Anhangsangabe „57. Anteilsbesitzliste“ aufgeführt.

#### KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden nach den für die TRATON GROUP einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den at Equity bewerteten Unternehmen legen wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei der Erstkonsolidierung werden die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Geschäfts- oder Firmenwert. Dieser wird mindestens einmal jährlich auf seine Werthaltigkeit hin überprüft. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine Wertminderung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Geschäfts- oder Firmenwert unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr erfolgswirksam berücksichtigt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil, der direkt den Minderheiten zum Erwerbszeitpunkt zuzuordnen ist, mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Geschäfts- oder Firmenwerte) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem Fair Value bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht der übertragenen Gegenleistung hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand der jeweiligen Periode erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt eine Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze der TRATON SE und ihrer Tochtergesellschaften, sodass diese so dargestellt werden, als gehörten sie zu einer einzigen wirtschaftlichen Einheit. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Durch Konsolidierungsvorgänge entstehen latente Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger bzw. -schuldner identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Gesellschaften haben durch die Einbeziehung in den Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München
- MAN Truck & Bus SE, München
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München
- TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal
- TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal
- M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München
- MAN Service und Support GmbH, München
- KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal
- MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen
- TB Digital Services GmbH, München
- MAN Marken GmbH, München

#### WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Abschlüsse von Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums werden nach dem Konzept der funktionalen Währung umgerechnet. Für die Tochterunternehmen richtet sich die funktionale Währung nach deren primärem Wirtschaftsumfeld und entspricht fast immer der jeweiligen Landeswährung. Für einzelne Tochterunternehmen ist die funktionale Währung abweichend zur Landeswährung Euro, US-Dollar und schwedische Krone.

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der TRATON SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwen-

dung des Kurses am Bilanzstichtag angesetzt. Die daraus resultierenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Umrechnung der Abschlüsse erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode, nach der die Posten der Bilanz mit Ausnahme des Eigenkapitals zum Kurs am Bilanzstichtag, die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit gewichteten Durchschnittskursen umgerechnet werden. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen mit historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

### 3. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften

#### ERSTMALIG ANGEWENDETE VORSCHRIFTEN

TRATON hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2021 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2021 sind Änderungen an IFRS 9 *Finanzinstrumente*, IAS 39 *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben*, IFRS 4 *Versicherungsverträge* und IFRS 16 *Leasingverhältnisse* (Reform der Referenzzinssätze – Phase 2) verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen der Phase 2 adressieren die bilanzielle Behandlung, wenn ein Referenzzinssatz durch einen anderen Referenzzinssatz tatsächlich ersetzt wird (IBOR-Reform). Durch die Änderungen werden praktische Erleichterungen im Hinblick auf Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten, finanziellen Verbindlichkeiten und Leasingverbindlichkeiten sowie bezüglich Sicherungsbeziehungen eingeführt. Modifikationen vertraglicher Zahlungsströme durch eine ökonomisch gleichwertige Ablösung des bisherigen Referenzzinssatzes als direkte Folge der Reform der Referenzzinssätze sind durch Anpassung des Effektivzinssatzes ohne unmittelbare Modifikationsgewinne oder -verluste zu bilanzieren. Eine ähnliche Erleichterung wird für die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten durch Änderungen an IFRS 16 eingeführt. Zudem ist gemäß den Standardänderungen eine Sicherungsbeziehung in Folge einer ökonomisch gleichwertigen Umstellung auf einen neuen Referenzzinssatz nicht aufzulösen, sondern besteht bei einer entsprechend angepassten Dokumentation fort, wenn die Sicherungsbeziehung die weiteren Voraussetzungen zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllt.

Weitere Angaben zu den Auswirkungen sind in der Anhangsangabe „41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente - REFORM DER REFERENZZINSSÄTZE“ dargestellt.

Am 31. März 2021 hat das IASB Änderungen am IFRS 16 veröffentlicht. Demnach werden die im Mai 2020 veröffentlichten und bis zum 30. Juni 2021 befristeten optionalen Erleichterungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie um ein Jahr bis zum 30. Juni 2022 verlängert. Die Änderungen sind ab dem 1. April 2021 anzuwenden. Die temporären Erleichterungen nimmt die TRATON GROUP nicht in Anspruch.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP.

#### NICHT ANGEWENDETE NEUE BZW. GEÄNDERTE IFRS

TRATON hat im Konzernabschluss 2021 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/ Interpretation		Veröffent- licht durch das IASB	Anwen- dungs- pflicht <sup>1</sup>	Übernah- me durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 3	<i>Unternehmenszusammen- schlüsse: Änderungen zur Aktualisierung eines Ver- weises auf das Rahmenkonzept</i>	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 16	<i>Sachanlagen: Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase</i>	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 37	<i>Rückstellungen, Eventual- schulden und Eventual- forderungen: Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung</i>	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
	<i>Verbesserung der Interna- tional Financial Reporting Standards 2020<sup>3</sup></i>	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen



Standard/ Interpretation		Veröffent- licht durch das IASB	Anwen- dungs- pflicht <sup>1</sup>	Übernah- me durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 17					Voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen
	<i>Versicherungsverträge</i>	18.05.2017 <sup>2</sup>	01.01.2023 <sup>2</sup>	Ja	
IAS 1	<i>Darstellung des Abschlus- ses: Klassifizierung von Verbindlichkeiten und Ver- schiebung des Zeitpunkts</i>	23.01.2020; Verschie- bung 15.07.2020	01.01.2023	Nein	Voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1					Anpassung der entsprechenden Anhangangaben. Im Wesentlichen Ver- zicht auf Widergabe der gesetzlichen Vorschriften
	<i>Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden</i>	12.02.2021	01.01.2023	Nein	
IAS 8	<i>Bilanzierungs- und Bewer- tungsmethoden Definition rechnungslegungsbezo- gener Schätzungen und Fehler: Definition rech- nungslegungsbezogener Schätzungen</i>	12.02.2021	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 12	<i>Ertragsteuern: Latente Steuern auf Leasingverhältnisse sowie Stilllegungs- und Rückbauverpflichtungen</i>	07.05.2021	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	<i>Änderungen an IFRS 17: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen</i>	09.12.2021	01.01.2023	Nein	Voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der TRATON GROUP

2 Am 25. Juni 2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 17 veröffentlicht, die zusammen mit dem ursprünglichen Standard am 01. Januar 2023 in Kraft treten.

3 Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1 *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, IFRS 9 und IAS 41 *Landwirtschaft*)



#### 4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

##### BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung in der TRATON GROUP erfolgt mit Ausnahme bestimmter Posten, z. B. erfolgswirksam zum Fair Value bewerteter Finanzinstrumente oder Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

##### IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE & GESCHÄFTS- ODER FIRKENWERTE

Die immateriellen Vermögenswerte der TRATON GROUP umfassen Marken, Kundenbeziehungen, Software und aktivierte Entwicklungskosten.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte der TRATON GROUP wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Falls mindestens eine der Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht erfüllt ist, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung erfolgswirksam erfasst. Kosten für die Forschung werden sofort erfolgswirksam erfasst. Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle bzw. Technologien.

Immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge eines Unternehmenserwerbs übernommen wurden, werden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Die Abschreibungsdauer beträgt für Software und Lizenzen überwiegend drei bis fünf Jahre. Aktivierte Entwicklungskosten werden über drei bis zehn Jahre abgeschrieben. Kundenbeziehungen werden über einen Zeitraum zwischen fünf bis zu zwanzig Jahren abgeschrieben.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres werden den entsprechenden Funktionsbereichen in der Gewinn- und Verlustrechnung zugeordnet.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt.

Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten zieht die TRATON GROUP grundsätzlich den höheren Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten des betreffenden Vermögenswerts oder der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit heran. Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen wird getestet, indem die Buchwerte der Einheit, auf die die Geschäftswerts- oder Firmenwerte bzw. Marken jeweils allokiert wurden, mit dem Nutzungswert verglichen werden.

Der Nutzungswert entspricht dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows aus dem jeweiligen Vermögenswert. Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugt (zahlungsmittelgenerierende Einheit), bestimmt, welcher der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann. Der Werthaltigkeitstest der Geschäfts- oder Firmenwerte erfolgt auf Ebene der Segmente. Die Segmente stellen die niedrigste Ebene dar, auf der Geschäfts- oder Firmenwerte für interne Managementzwecke überwacht werden. Ist der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts niedriger als der Buchwert, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Wertminderung des Vermögenswerts. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Planung.

Der Werthaltigkeitstest basiert auf der aktuellen Fünfjahresplanung für die jeweilige Einheit. Auch eine Variation der Wachstumsprognose für die ewige Rente bzw. des Diskontierungszinssatzes von  $\pm 0,5$  Prozentpunkten führt nicht zu einem Wertminderungsbedarf der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf den „**Prognosebericht**“, der Teil des Zusammengefassten Lageberichts ist, sowie die Erläuterungen zu Schätzungen und Ermessensspielräumen des Managements (siehe Anhangsangabe „**5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements**“). Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen der Werthaltigkeitstests werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Risiken angepasst werden:

WACC	2021	2020
Volkswagen Caminhões & Ônibus	11,8%	13,6%
MAN Truck & Bus	8,3%	8,5%
Scania Vehicles & Services	8,3%	8,5%
Navistar Sales & Services	9,2%	

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Fremdkapitalkosten berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren wird fortlaufend überprüft und ggf. angepasst.

#### SACHANLAGEN

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen in Form von Wertminderungen bewertet. Der Ansatz der Anschaffungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Sachanlagen umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten und anteilige Produktionsgemeinkosten.

Das Sachanlagevermögen wird linear zeitanteilig über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Sofern Sachanlagen aus wesentlichen identifizierbaren Komponenten mit jeweils unterschiedlichen Nutzungsdauern bestehen, werden diese Komponenten sepa-

rat bilanziert und abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

Den Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde: Gebäude (zehn bis 50 Jahre), Grundstückseinrichtungen (fünf bis 33 Jahre), Technische Anlagen und Maschinen (drei bis 12 Jahre), Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (drei bis 15 Jahre).

#### AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist. Für Vorräte werden Fremdkapitalzinsen nicht aktiviert.

#### LEASINGVERHÄLTNISSE

IFRS 16 definiert ein Leasingverhältnis als einen Vertrag – oder den Teil eines Vertrags – mit dem ein Leasinggeber einem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen ein Entgelt gewährt.

#### TRATON als Leasingnehmer

Tritt die TRATON GROUP als Leasingnehmer auf, erfasst sie in ihrer Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die die TRATON GROUP in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

#### Nutzungsrechte

Das Nutzungsrecht wird grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich aller bei oder vor der Bereitstellung geleisteter Leasingzahlungen, abzüglich aller etwaigen erhaltenen Leasinganreize, unter Berücksichtigung anfänglicher direkter Kosten

sowie Kosten, die dem Leasingnehmer bei Demontage und Beseitigung, Wiederherstellung oder Rückversetzung entstehen, bewertet. Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses, oder, sofern die erwartete Nutzungsdauer kürzer ist, über diesen Zeitraum, abgeschrieben.

Wenn das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die TRATON GROUP übergeht, wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts abgeschrieben.

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrunde liegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum der TRATON GROUP stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den Langfristigen Vermögenswerten im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und ggf. im Rahmen eines nach den Regelungen des IAS 36 *Wertminderung von Vermögenswerten* durchzuführenden Wertminderungstests für Sachanlagen berücksichtigt.

#### Leasingverbindlichkeiten

Die Leasingverbindlichkeit wird mit den, dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz, abgezinsten, ausstehenden Leasingzahlungen bemessen. Sofern sich der dem Leasingverhältnis zugrunde liegende Zinssatz nicht ohne Weiteres ermitteln lässt, wird der Grenzfremdkapitalzinssatz des Leasingnehmers zur Abzinsung herangezogen. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben. Der Ausweis der Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis und innerhalb der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Bestimmung der Leasinglaufzeiten werden alle maßgeblichen Fakten und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung bzw. Nichtausübung der Option geben, berücksichtigt. Optionale Zeiträume werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit berücksichtigt, sofern die Ausübung bzw. Nichtausübung der Option hinreichend sicher ist.

#### TRATON als Leasinggeber

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasingverhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit den am Eigentum des Leasinggegenstands verbundenen Chancen und Risiken.

#### Klassifizierung und Bilanzierung von Leasingverhältnissen

Bei einem Operating-Leasingverhältnis liegen die wesentlichen Chancen und Risiken bei der TRATON GROUP. Der Leasinggegenstand wird zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten innerhalb der Vermieteten Vermögenswerte der TRATON GROUP bilanziert; die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden linear oder auf einer anderen systematischen Basis als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Änderungen eines Operating-Leasingverhältnisses werden als neues Leasingverhältnis bilanziert.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus den Vermieteten Vermögenswerten der TRATON GROUP ausgebucht und in den Umsatzkosten erfasst. Darüber hinaus wird eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert, was zur Umsatzlegung in Höhe der abgezinsten Leasingzahlungen führt. In der Folge mindern die in der Berichtsperiode erhaltenen Leasingzahlungen den Kapitalbetrag sowie den nicht realisierten Finanzertrag. Der Nettoinvestitionswert entspricht den dem Leasinggeber zustehenden Leasingzahlungen und jedem, dem Leasinggeber zufallenden, nicht garantierten Restwert, abgezinst mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz. Unter Leasingzahlungen fallen feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu zahlender Leasinganreize, bestimmte variable Leasingzahlungen, etwaige Restwertgarantien, die der Leasinggeber erhält, der Ausübungspreis einer Kaufoption, sofern davon ausgegangen werden kann, dass diese ausgeübt wird, sowie Strafzahlungen für eine Kündigung des Leasingverhältnisses. Änderungen an Finanzierungsleasingverhältnissen werden, sofern sie nicht als gesondertes Leasingverhältnis zu bilanzieren sind oder zu einer abweichenden Klassifizierung führen, gemäß den Modifikationsregelungen des IFRS 9 abgebildet (siehe dazu die Ausführungen in Abschnitt „**Finanzinstrumente**“).

Ausfallrisiken aus Leasingforderungen werden im Rahmen von IFRS 9 berücksichtigt.

### Vermietete Vermögenswerte

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden neben vermieteten Fahrzeugen auch Fahrzeuge ausgewiesen, die mit einer Rückkaufverpflichtung versehen sind (im Folgenden auch „Vermietete Erzeugnisse“), soweit die TRATON GROUP die mit den vermieteten Erzeugnissen verbundene Verfügungsmacht sowie die zugehörigen Chancen und Risiken zurückbehält. Fahrzeuge mit Rückkaufverpflichtung werden im Falle von Operating-Leasingverhältnissen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Änderungen des kalkulierten Restwerts werden durch Anpassung der zukünftigen Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Wertminderungen, die aufgrund eines Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen erfasst.

Außerdem werden in den Vermieteten Vermögenswerten Grundstücke und Gebäude, die der Erzielung von Mieterträgen dienen (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien), ausgewiesen. Diese werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen bilanziert. Sofern es sich nicht um Grundstücke handelt, werden sie linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Der Fair Value dieser Immobilien wird im Anhang angegeben. Grundlage für die Ermittlung des Fair Values sind interne Berechnungen oder durch Dritte (Sachverständige) erstellte Gutachten auf Basis anerkannter Bewertungsmethoden. Diese können unter Anpassung der sich verändernden Variablen in Folgejahren wiederverwendet werden. Der Ertragswert wird auf Basis des Mietertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten sowie eines gewerbeimmobilienspezifischen Multiplikators ermittelt.

### NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERT E BETEILIGUNGEN

Zu den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen zählen assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Die erstmalige Bewertung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen erfolgt zu Anschaffungskosten. Für die Folgebewertung wird der Anteil der TRATON GROUP an den nach dem Erwerb erwirtschafteten Gewinnen und Verlusten ergebniswirksam erfasst. Effekte aus der Zunahme des anteiligen Eigenkapitals (bspw. Kapitalerhöhungen) bei diesen Unternehmen, an

denen TRATON nicht oder unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls erfolgswirksam im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst. Die übrigen Veränderungen im Eigenkapital von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen wie Währungsanpassungen werden erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst. Änderungen der Anteile-/Minderheitenanteile an Tochterunternehmen der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen werden unmittelbar erfolgsneutral im Eigenkapital bilanziert.

Zwischenergebnisse aus Geschäften von Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig im Ergebnis der Konzernunternehmen zurückgenommen. Sofern es Anhaltspunkte für eine Wertminderung einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung gibt, wird für sie ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und ggf. eine Wertminderung ergebniswirksam erfasst. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der Wertminderung ergeben hätte.

Geschäftswerte, die aus dem Erwerb eines assoziierten Unternehmens oder eines Gemeinschaftsunternehmens entstehen, sind in den Beteiligungsbuchwerten der assoziierten Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

### VORRÄTE

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten sowie anteilige fixe und variable Produktionsgemeinkosten. Die zugerechneten Gemeinkosten sind auf Basis der üblichen Kapazitätsauslastung ermittelt. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten sind nicht in den Herstellungskosten enthalten. Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der gewichteten Durchschnittsmethode oder dem FIFO-Verfahren bewertet.

### FINANZINSTRUMENTE

#### Originäre Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente beinhalten hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Wertpapiere und Geldanlagen, Übrige finanzielle Vermögenswerte, Flüssige Mittel bestehend aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Liefere-

rungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen und Verbindlichkeiten aus Factoring. Die Flüssigen Mittel enthalten die Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzinvestitionen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, d. h. zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterstützt Cash-Pool-Strukturen auf Markenebene, wo immer dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und machbar ist. Die Marken der TRATON GROUP verwalten ihre operative Liquidität eigenständig. Überschüssige Liquidität der Marken wird auf der Ebene der TRATON SE verwaltet. Die TRATON GROUP legt einen Teil der überschüssigen liquiden Mittel zu marktgerechten Konditionen bei der Volkswagen AG an. Kurzfristig abrufbare Einlagen werden unter den Flüssigen Mitteln ausgewiesen. Einlagen mit Anlagecharakter werden hingegen als Wertpapiere und Geldanlagen (kurzfristig) oder als Sonstige finanzielle Vermögenswerte (langfristig) erfasst. Entsprechend werden Darlehensaufnahmen bei der Volkswagen AG als Finanzverbindlichkeiten erfasst. Einlagen bei global aufgestellten Banken sind ebenfalls gängige Praxis.

Darüber hinaus nutzen einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP Supplier Finance Arrangements. Der bilanzseitige Ausweis erfolgt weiterhin unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da diese die Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung erfüllen und sich die Vertragskonditionen (z. B. Zahlungsziele) nicht oder nicht wesentlich ändern. Sicherheiten werden in diesem Zusammenhang nicht begeben. Korrespondierend damit wird der Zahlungsmittelabfluss im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2021 enthalten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 388 Mio € (317 Mio €), die auf Supplier Finance Arrangements zurückzuführen sind.

#### **Bewertung beim erstmaligen Ansatz von Finanzinstrumenten**

Originäre finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu Anschaffungskosten angesetzt. Diese entsprechen grundsätzlich dem zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden Fair Value zu-/abzüglich Transaktionskosten. Davon ausgenommen sind Finanzinstrumente, die erfolgswirksam zum Fair Value angesetzt werden. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die keine signifikante Finanzierungskomponente beinhalten, werden beim erstmaligen Ansatz mit ihrem Transaktionspreis bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Brutto-Buchwert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt von der TRATON GROUP rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, diese auch vorzunehmen.

#### **Klassifizierung und Folgebewertung von Finanzinstrumenten**

Finanzinstrumente werden nach dem wirtschaftlichen Gehalt der vertraglichen Vereinbarung und den Definitionen des IAS 32 *Finanzinstrumente: Ausweis* als finanzieller Vermögenswert, Eigenkapitalinstrument oder finanzielle Verbindlichkeit klassifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden erfolgsneutral zum Fair Value bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, das sowohl die Vereinnahmung vertraglich vereinbarter Cashflows als auch den Verkauf finanzieller Vermögenswerte vorsieht, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Die TRATON GROUP hat das Wahlrecht des IFRS 9 ausgeübt, Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, erfolgsneutral zum Fair Value (ohne Recycling) zu erfassen, da eine erfolgswirksame Erfassung der Gewinne und Verluste zum Fair Value bei diesen Instrumenten für die TRATON GROUP keine Aussage über die Leistung des Unternehmens liefert. Standardmäßig werden alle anderen finanziellen Vermögenswerte (z. B. derivative Finanzinstrumente) als erfolgswirksam zum Fair Value klassifiziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden in die folgenden Kategorien eingeordnet:

- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; nur zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Innerhalb der TRATON GROUP wird diese Anforderung nur durch derivative Finanzinstrumente erfüllt, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; standardmäßig werden alle anderen finanziellen Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Grundsätzlich wendet die TRATON GROUP die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte bzw. finanzielle Verbindlichkeiten nicht an.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden bestimmt.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen,
- zu- oder abzüglich der kumulierten Amortisation einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, die mittels der Effektivzinsmethode verteilt wird,
- und der bei finanziellen Vermögenswerten um etwaige Risikovorsorgen bereinigt wird.

Wenn vertragliche Zahlungsströme eines finanziellen Vermögenswerts neu verhandelt oder geändert werden (z. B. Veränderungen des Zeitpunkts und/oder der Höhe der Zahlungsströme) und diese Änderung zu einer signifikanten Modifikation führt, wird der finanzielle Vermögenswert ausgebucht und ein neuer Vermögenswert wird entsprechend der angepassten Cashflows und des angepassten effektiven Zinssatzes eingebucht. Wenn Änderungen der vertraglichen Zahlungsströme nicht zu einer signifikanten Modifikation führen, wird der finanzielle Vermögenswert nicht ausgebucht. Stattdessen wird der Brut-

tobuchwert unter Verwendung des ursprünglichen Effektivzinssatzes neu berechnet und ein Modifikationsgewinn oder -verlust wird erfolgswirksam erfasst. Die Überwachung inwiefern sich das Ausfallrisiko durch die Vornahme der Modifikation verändert, obliegt dabei der jeweiligen Einzelgesellschaft und spiegelt sich in den Ausfallrisiko-Rating-Klassen wider. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 umfasst Finanzinstrumente, die keinem Ausfallrisiko unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 umfasst Finanzinstrumente, die einem intensiven Kreditmanagement unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 umfasst wertgeminderte Finanzinstrumente.

#### **Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten**

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Rechte auf den Erhalt der Cashflows ausgelaufen oder übertragen worden sind und TRATON im Wesentlichen alle Chancen und Risiken aus dem Eigentum, insbesondere das Delkredere- und das Zahlungszeitpunktrisiko, übertragen hat. Einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP verkaufen revolvingend kurzfristig fällig werdende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie vertraglich vereinbarte Zahlungsströme aus Leasingverträgen. Darüber hinaus gehende Verkäufe werden im Einzelfall vereinbart. Bei TRATON Financial Services werden zudem Asset-Backed-Securities-Transaktionen durchgeführt, bei denen zukünftige Zahlungsströme aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen an strukturierte Unternehmen abgetreten werden, die diese verbrieft. Verbleiben im Wesentlichen alle Chancen und Risiken aus dem Eigentum bei TRATON, wird der finanzielle Vermögenswert nicht ausgebucht. Stattdessen wird im Fall von Asset-Backed-Securities-Transaktionen eine Finanzverbindlichkeit angesetzt, für alle übrigen Fälle wird eine Sonstige finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des erhaltenen Entgelts bilanziert.

#### **Wertminderung von finanziellen und vertraglichen Vermögenswerten**

Die TRATON GROUP setzt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, Leasingforderungen und vertragliche Vermögenswerte immer den über die Laufzeit erwarteten Kreditverlust (expected credit loss, ECL) an (im Folgenden auch „vereinfachter Ansatz“). Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte wird der über die Laufzeit erwartete Kreditverlust mittels einer Wertberichtigungstabelle geschätzt, sofern keine objektiven Hinweise auf eine individuelle Wertminderung vorliegen. Die Wertberichtigungstabelle basiert auf den historischen Erfahrungen des Konzerns über Zahlungsausfälle, bereinigt um schuldnerepezifische Faktoren, allgemeine wirtschaftliche Faktoren und einer Einschätzung sowohl aktueller als auch der erwarteten Entwicklungen der Einflussfaktoren



zum Stichtag, darunter auch dem Zeitwert des Geldes. Die Wertberichtigungsquoten hängen von der Anzahl der Tage ab, die eine Forderung überfällig ist:

- nicht wertgemindert und nicht überfällig: 1,0% der Forderung,
- bis zu 30 Tage überfällig: 1,5% der Forderung,
- 31 bis 90 Tage überfällig: 2,5% der Forderung,
- mehr als 91 Tage überfällig: 4,0% der Forderung.

Die im Vorjahr zur Berücksichtigung eines erwarteten Anstiegs der Zahlungsausfälle im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie vorgenommene Erhöhung der Wertberichtigungsquoten um 20% wurde im Geschäftsjahr aufgelöst.

Für andere Finanzinstrumente setzt die TRATON GROUP den ECL über die Laufzeit an, wenn es seit der erstmaligen Erfassung eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos gab (im Folgenden auch „Allgemeiner Ansatz“). Wenn das Ausfallrisiko des Finanzinstruments hingegen seit der erstmaligen Erfassung nicht signifikant zugenommen hat, wird eine Wertberichtigung für dieses Finanzinstrument zu einem Wert vorgenommen, der dem zwölfmonatigen ECL entspricht. Sofern die internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme nicht früher auf einen signifikanten Anstieg des Ausfallrisikos hindeuten, besteht die widerlegbare Vermutung innerhalb der TRATON GROUP, dass ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Finanzinstrumente werden einer der vier Kreditausfallstufen zugeordnet:

- Stufe 1: Finanzinstrumente bei erstmaliger Erfassung und ohne signifikante Veränderung des Ausfallrisikos
- Stufe 2: Finanzinstrumente mit signifikanter Veränderung des Ausfallrisikos seit Zugang des Instruments, basierend auf der erwarteten Laufzeit des zugrunde liegenden Vertrags
- Stufe 3: Finanzinstrumente mit beeinträchtigter Bonität
- Stufe 4: Finanzinstrumente mit bereits bei Erwerb oder Ausreichung beeinträchtigter Bonität

Die Zuordnung zu einer Stufe wird in jedem Berichtszeitraum neu überprüft. Ein finanzieller Vermögenswert ist in seiner Bonität beeinträchtigt, wenn ein oder mehrere Ereignisse eingetreten sind, die sich nachteilig auf die zukünftig erwarteten Cashflows aus-

wirken. Diese Ereignisse umfassen Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen. Die Höhe der erwarteten Kreditverluste beruht auf der Ausfallwahrscheinlichkeit, der Ausfallverlustquote und der Kredithöhe zum Zeitpunkt des Ausfalls. Wenn es basierend auf den internen Risiko- und Kontrollsystemen keinen Grund für die Annahme gibt, dass es bereits früher zu einem Ausfall kommt, besteht innerhalb der TRATON GROUP die widerlegbare Vermutung, dass ein Ausfall vorliegt, wenn die Zahlungen mehr als 90 Tage überfällig sind. Eine Ausbuchung wird immer dann vorgenommen, wenn keine begründeten Erwartungen mehr bestehen, dass der finanzielle Vermögenswert einbringlich ist.

Für finanzielle Vermögenswerte wird der erwartete Kreditverlust als die Differenz zwischen sämtlichen vertraglich vereinbarten Cashflows, die gemäß Vertragsbedingungen an die TRATON GROUP zu zahlen sind, und sämtlichen Cashflows, die der Konzern erwartet zu erhalten, ermittelt. Diese Differenz wird mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz (oder dem bonitätsangepassten Effektivzinssatz bei Finanzinstrumenten der Stufe 4) diskontiert. Bei Leasingforderungen stimmen die zur Bestimmung des erwarteten Kreditverlusts eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätze mit den bei der Messung der Leasingforderung eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätzen gemäß IFRS 16 überein. Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditverluste werden angemessene Gruppierungen vorgenommen.

Für Finanzinstrumente der Stufe 4 wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Eine Umklassifizierung aus Stufe 4 heraus findet nicht statt.

#### **Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting**

Die TRATON GROUP ist im Rahmen ihres operativen Geschäfts verschiedenen Finanzrisiken ausgesetzt. Zur Absicherung von Wechselkursrisiken, Zinsänderungsrisiken und Rohstoffpreisrisiken verwendet die TRATON GROUP entsprechende derivative Finanzinstrumente wie Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag zum Fair Value bilanziert. Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgt grundsätzlich am Handelstag.

Die Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus der Fair-Value-Bewertung ist abhängig von der Designation des derivativen Finanzinstruments. Derivate, die nicht den Kriterien des IFRS 9 für Hedge Accounting genügen, werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (im Weiteren auch als „Derivate außerhalb von Sicherungsbeziehungen“ bezeichnet). Diese Gewinne und Verluste aus der Bewertung und Realisierung werden in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Risiko im sonstigen betrieblichen Ertrag/Aufwand oder im Finanzergebnis erfasst.

Voraussetzung für die Anwendung von Hedge Accounting ist, dass die Sicherungsbeziehung zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument klar dokumentiert ist und dass zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, der nicht durch den Einfluss des Kreditrisikos dominiert wird. Die Sicherungsinstrumente werden derart gewählt, dass sie im Wesentlichen vom gleichen Risiko beeinflusst werden wie die Grundgeschäfte, nämlich dem Wechselkurs- oder dem Zinsrisiko. In jeder Sicherungsbeziehung, für die Hedge Accounting angewendet wird, entspricht der designierte Betrag des gesicherten Grundgeschäfts dem Volumen des Sicherungsinstruments.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente zum Fair Value. Gewinne oder Verluste aus der Neubewertung des effektiven, designierten Teils des Derivats werden in der Rücklage für Cashflow Hedges ergebnisneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Bei Nicht-Designierung des Terminelements und des Währungsbasis-Spreads erfolgt die Erfassung der daraus resultierenden Gewinne und Verluste in der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme. Die im Sonstigen Ergebnis erfassten Beträge werden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert, sobald die abgesicherten zukünftigen Zahlungsmittelflüsse ergebniswirksam werden. Sowohl die Umgliederung der Rücklage für Cashflows Hedges wie auch der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen werden in dem Posten, dem das Grundgeschäft zugeordnet ist, erfasst. Resultiert aus einem Cashflow Hedge der spätere Ansatz eines nicht finanziellen Vermögenswerts, werden die Rücklage für Cashflows Hedges wie auch die Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme in die erstmaligen Anschaffungskosten des nicht finanziellen Vermögenswerts einbezogen; dies stellt keinen Umgliederungsbetrag dar. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedges wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Gelegentlich werden Sicherungsbeziehungen prolongiert. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass im Rahmen der Absicherung von hochwahrscheinlichen, erwarteten Zahlungsströmen der genaue Zeitpunkt der Realisation der Zahlungsströme nicht vorhersehbar ist. Eine Prolongation wird nur vorgenommen, sofern das Eintreten der zukünftigen Zahlungsströme weiterhin hochwahrscheinlich ist. In solchen Fällen wird die Sicherungsbeziehung nicht beendet; Wertänderungen des Derivats werden weiterhin im Sonstigen Ergebnis erfasst und bei Realisation des Grundgeschäfts in den Gewinn oder Verlust umgebucht.

Bei der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair Value Hedge) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte, effektive Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value bewertet. Bewertungsänderungen der Sicherungs- und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Bei den Grundgeschäften handelt es sich in der TRATON GROUP um Anleihen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Änderungen der fortgeführten Anschaffungskosten durch Sicherungsgewinne und -verluste werden spätestens mit Beendigung des Hedge Accounting amortisiert.

#### RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses aus leistungsorientierten Plänen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) gemäß IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* durch unabhängige Aktuarer ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen („defined benefit obligation“) auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet und auf ihren Barwert abgezinst. Bei der Bewertung werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind um den Fair Value des zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen bestehenden Planvermögens vermindert. Soweit das Planvermögen die Verpflichtung übersteigt, wird dieser Überhang nur insoweit als Vermögenswert angesetzt, als hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge resultiert.

Der Dienstzeitaufwand, der die im Geschäftsjahr gemäß Leistungsplan hinzuerworbenen Ansprüche der aktiven Arbeitnehmer repräsentiert, wird innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen. Die Nettozinserträge bzw. -aufwendungen ergeben sich durch Multiplikation des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld mit dem Abzinsungssatz und werden im Zinsaufwand berücksichtigt.

Neubewertungen des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus Abweichungen zwischen den getroffenen versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen oder Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, sowie Erträge aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Die Neubewertungen werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

## SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

### Allgemein

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Sofern der Zinseffekt wesentlich ist, wird die Rückstellung mit dem Barwert angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen zum Bilanzstichtag.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

### Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung beinhaltet Performance Shares. Die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen werden gemäß IFRS 2 *Anteilsbasierte Vergütung* als „Cash-settled“ Pläne bilanziert. Für diese Vergütungspläne erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen während der Laufzeit zum Fair Value unter Anwendung eines anerkannten Optionspreismodells. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

## EVENTUALVERBINDLICHKEITEN UND VERPFLICHTUNGEN

Sofern die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, der Abfluss finanzieller Ressourcen aber nicht unwahrscheinlich ist oder der Betrag nicht verlässlich ermittelt werden kann, wird über diese Verpflichtungen im Konzernanhang berichtet (siehe Anhangsangabe „43. **Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse**“). Eine Passivierung dieser Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, d. h. der Abfluss finanzieller Ressourcen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

## UMSATZERLÖSE

### Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Umsatzerlöse werden erfasst, sobald eine Leistungsverpflichtung aus einem Kundenvertrag erfüllt ist. Skonti, Kundenboni und Rabatte vermindern den Transaktionspreis. Enthält ein Vertrag mehrere Leistungsverpflichtungen, wird der Transaktionspreis auf die jeweiligen Leistungsverpflichtungen verteilt. Variable Gegenleistungen werden nur insoweit in den Transaktionspreis einbezogen als eine spätere Stornierung der Umsatzerlöse mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

Umsatzerlöse aus Produkten werden zum Zeitpunkt des Übergangs der Verfügungsmacht an den Kunden erfasst. Dies entspricht in der Regel dem Datum der Fahrzeugauslieferung.

Umsatzerlöse aus Dienstleistungsverträgen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei langfristigen Dienstleistungsverträgen werden die Umsatzerlöse linear über die Vertragslaufzeit erfasst oder, sofern die Leistungserbringung nicht linear erfolgt, entsprechend dem Leistungsfortschritt unter Anwendung der Cost-to-Cost-Methode.

Gewährleistungen, die zusichern, dass das verkaufte Produkt mit den vereinbarten Spezifikationen übereinstimmt, werden als Rückstellung bilanziert. Verlängerte Garantien, die Kunden separat kaufen können, werden als abgrenzbare Leistungsverpflichtung bilanziert. Der Umsatz aus verlängerten Garantien wird über die Vertragslaufzeit realisiert.

TRATON nutzt die praktische Erleichterung, eine wesentliche Finanzierungskomponente bei Verträgen nur zu bilanzieren, bei welchen TRATON einen Zeitraum von mehr als einem Jahr zwischen dem Übergang des Produkts oder der Dienstleistung an den Kunden und der Kundenzahlung erwartet.

### **Umsatzerlöse aus Leasinggeschäften, Rückkaufvereinbarungen und Kundenfinanzierungen**

Erträge aus der Kundenfinanzierung werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode über die Vertragslaufzeit realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder niedrigverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert.

Bei Operating-Leasing- und kurzfristigen Mietverhältnissen für Fahrzeuge erfolgt die Umsatzrealisation linear über den Zeitraum des Leasingverhältnisses bzw. der Vermietung. Leasing und Vermietung betreffen hauptsächlich neue Lkw und Busse. Weitere Informationen in Bezug auf Operating-Leasing- und Finanzierungsleasingverhältnisse finden sich in Abschnitt „Leasingverhältnisse“.

Erlöse aus Verkäufen, bei denen ein Konzernunternehmen eine Rückkaufverpflichtung zu einem vorab festgelegten Wert eingeht, werden nicht sofort in voller Höhe als Umsatz erfasst, wenn die Verfügungsmacht nicht auf den Kunden übergeht. Der Unterschiedsbetrag zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufpreises wird periodengerecht über den Zeitraum bis zur Rückgabe als Umsatz verteilt (Bilanzierung als Leasingverhältnis).

Verkäufe bei denen der Rückkauf nicht von vornherein fest vereinbart ist, sondern allein der Kunde über den Rückkauf zum zuvor vereinbarten Preis entscheidet, werden ebenfalls als Operating Lease bilanziert. Aufgrund der Vertragsgestaltung und den Erfahrungen mit derartigen Verkäufen wird angenommen, dass der Kunde stets von seinem Andienungsrecht Gebrauch macht.

Weiterhin existieren Vertriebs- und Kundenbindungsmaßnahmen, welche dem Kunden das Recht einräumen, bei Kauf eines neuen Fahrzeugs ein altes Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt und einem bestimmten Preis zurückzugeben. Der Rückerwerb erfolgt nur, wenn sich beide Vertragsparteien über die Konditionen des neuen Fahrzeugs einig sind. Wird dem Kunden durch die Maßnahmen ein wesentlicher Vorteil eingeräumt, wird der darauf entfallende Umsatzanteil abgegrenzt und bei Verkauf des Neufahrzeugs realisiert.

Darüber hinaus gibt es bei TRATON Verkäufe bei denen zu einem späteren Zeitpunkt bestimmte Teile zur Wiederaufbereitung zurückgekauft werden. Diese begründen die Bilanzierung einer Rücknahmeverpflichtung gegenüber dem Kunden. Bedingt durch die

große Anzahl an Verträgen wird die Verpflichtung mittels der Erwartungswertmethode berechnet. Neben der Rücknahmeverpflichtung wird ein Vermögenswert für das zugrunde liegende Teil erfasst. Umsatz hingegen wird insoweit nicht erfasst.

### **BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE**

Betriebliche Aufwendungen werden erfasst, wenn die zugrunde liegenden Produkte oder Dienstleistungen in Anspruch genommen werden. Kosten für Werbung und andere Vertriebskosten werden erfasst, wenn sie anfallen.

In den Kosten der Umsatzerlöse werden die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten von Handelswaren erfasst. Zu den Herstellungskosten gehören neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch fertigungsbedingte Gemeinkosten einschließlich der Abschreibungen auf die Produktionsanlagen. Diese Position umfasst auch die Kosten für Zuführungen zu Gewährleistungsrückstellungen für gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen, die jeweils zum Verkaufszeitpunkt der Produkte gebildet werden. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zins- und Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

### **ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND**

Zuwendungen der öffentlichen Hand für entstandene Aufwendungen werden erfolgswirksam im Sonstigen betrieblichen Ertrag der Periode bzw. in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen angefallen sind. Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert des die Zuwendung betreffenden Vermögenswerts abgesetzt und führen daher zu einer geringeren Abschreibung über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts im Vergleich zu derjenigen ohne die Zuwendung. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt.

### **ERTRAGSTEUERN**

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Steuern. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen werden Sonstige Rückstellungen passiviert.

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und sich die Laufzeiten entsprechen, verrechnet.

#### ZUR VERÄUSSERUNG BESTIMMTE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE ODER VERÄUSSERUNGSGRUPPEN

Zu den zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten zählen einzelne langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sowie direkt mit ihnen in Verbindung stehende Schulden (Veräußerungsgruppe), wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch betriebliche Nutzung realisiert werden sollen.

Langfristige Vermögenswerte, die einzeln oder zusammen in einer Veräußerungsgruppe als „zur Veräußerung bestimmt“ klassifiziert sind, werden in der Bilanz als separate Posten ausgewiesen. Im Anwendungsbereich von IFRS 5 *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche* erfolgt die Bewertung zum niedrigeren Betrag aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten; eine planmäßige Abschreibung wird nicht mehr vorgenommen. Im Falle einer späteren Erhöhung des Fair Values abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

#### VORJAHRESINFORMATIONEN

Einzelne Vorjahresdaten sind aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit an die aktuelle Darstellung angepasst worden. Sofern wesentlich, finden sich Details dazu in den jeweiligen Sektionen.

Des Weiteren kam es zu einer Korrektur einzelner Vorjahresdaten. Wesentliche Änderungen in der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres werden im Folgenden erläutert.

Im Geschäftsjahr 2021 überprüften einige Tochtergesellschaften ihre Kontenzuordnung für die Klassifizierung der Sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten. Diese Überprüfung führte zu einer Verschiebung zwischen den Bilanzposten Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten und Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020. Die betroffenen Posten zum 31. Dezember 2020 wurden wie folgt angepasst:

#### BILANZ (EXTRAKT)

in Mio €	31.12.2020	Anstieg/ Rückgang	31.12.2020 (Angepasst)
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.561	293	1.855
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	3.626	-293	3.332

Im Geschäftsjahr 2021 wurde festgestellt, dass einige Tochtergesellschaften im Vorjahr Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsforderungen/-verbindlichkeiten saldiert berichtet haben. Die betroffenen Positionen wurden für das Geschäftsjahr 2020 wie folgt angepasst:

#### GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (EXTRAKT)

in Mio €	2020	Anstieg/ Rückgang	2020 (Angepasst)
Sonstige betriebliche Erträge	665	40	705
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-825	-40	-865

## 5. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRS erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken. Zusätzlich wurden aufgrund der COVID-19-Pandemie und der mit ihr verbundenen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und auch auf die Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP Schätzungen und Beurteilungen für die Erstellung des Konzernabschlusses erforderlich. Alle Schätzungen und Annahmen werden nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu vermitteln. Dennoch kann die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten aufgrund von Unsicherheiten, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, signifikant abweichen, sodass die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden in Folgeperioden entsprechend angepasst werden. Die Annahmen und Ermessensentscheidungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

### GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im Rahmen der Planung lässt das Management seine mittelfristigen Erwartungen aufgrund von Schätzungen zur Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds, des Marktvolumens, der Marktanteile sowie der Kosten- und Preisentwicklung einfließen. Die Planungen basieren auf vergangenen Erfahrungen und externen Informationsquellen. Der Planungszeitraum bezieht sich im Allgemeinen auf fünf Jahre. Die TRATON GROUP geht bei der COVID-19-Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis aus, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird. Auch die Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen sind nach unserer Einschätzung vorübergehend. Dies spiegelt sich in der erwarteten kontinuierlichen Verbesserung der operativen Rendite sowie den zugrunde gelegten Wachstumsraten der Kernmärkte über alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen ein Geschäftswert zugeordnet ist, hinweg wider. Diese Planung reflektiert dabei, dass sich bestehende Lieferengpässe im Laufe des Jahres 2022 auflösen werden. Aus der COVID-19-Pandemie erwarten wir aktuell keine Rückschläge im Planungszeitraum.

Darüber hinaus ist in allen Segmenten eine Ausweitung der Elektromobilität in der Planung hinterlegt. Der Grundstein dazu wird mit dem geplanten Gemeinschaftsunternehmen zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Lkw und Busse gelegt.

Bei MAN Truck & Bus sind im Planungszeitraum positive Auswirkungen aus dem im Jahr 2021 initiierten Programm zur Neuausrichtung eingeplant. Des Weiteren soll Navistar zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial Services Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz des größten Händler- und Service-Netzwerks auf dem nordamerikanischen Markt, über das Navistar schon heute verfügt.

Der Vorstand der TRATON GROUP erwartet, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 insgesamt weiter wachsen wird. Das Wachstum der TRATON GROUP wird dabei jedoch durch anhaltende Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen, sowie durch steigende Preise für Energie und sonstige Rohstoffe, insbesondere im 1. Halbjahr, beeinflusst.

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.

Für die Region EU27+3 wird ein spürbarer Marktanstieg erwartet, da die hohe Lkw-Nachfrage, aufgrund der bestehenden Lieferengpässe, bisher nicht vollständig bedient werden konnte. Für Brasilien gehen wir ebenfalls von einem spürbaren Nachfrageanstieg aus. Für Nordamerika gehen wir davon aus, dass die Nachfrage erheblich über Vorjahresniveau liegen wird. In Russland und der Türkei gehen wir von einem moderaten Nachfrageanstieg aus. Für Südafrika erwarten wir ein leichtes Marktwachstum.



Auf den für die TRATON GROUP relevanten Busmärkten (EU27+3, Brasilien und Schulbusse in Nordamerika) rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer steigenden Nachfrage, jedoch mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktanstieg, hierbei gehen wir von einer beginnenden Erholung im Reisebussegment im Vergleich zum Vorjahr, sowie von Aufträgen im Rahmen von staatlich geförderten Programmen aus. In Brasilien und Nordamerika werden die Neuzulassungen voraussichtlich stark über dem Vorjahreswert liegen.

#### **AUSWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS**

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Nutzfahrzeugbranche hin zur Elektromobilität weiter voran. Mit der Strategie „TRATON Way Forward“ unterstreicht der Vorstand nochmals diese Transformation.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses wurden die möglichen Auswirkungen künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen einbezogen. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität werden bei der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer berücksichtigt. Darüber hinaus wird regelmäßig beurteilt, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei weiteren langfristigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ergeben. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird durch das Management sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben sich hieraus nicht. Durch die erhöhten Entwicklungstätigkeiten im Bereich Elektromobilität ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der aktivierten (Immaterielle Vermögenswerte) und nichtaktivierten (Umsatzkosten) Entwicklungskosten.

#### **WERTHALTIGKEIT VON ZAHLUNGSMITTELGENERIERENDEN EINHEITEN**

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte – insbesondere Geschäfts- oder Firmenwerten, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten – als auch nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen, erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Marktentwicklung, der daraus abgeleiteten zukünftigen Cashflows und des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Cashflows werden aus der detaillierten Verkaufs- und Umsatzplanung für Nutzfahrzeuge, der Planung der Profitabilität (Bruttomarge) der Produkte und der Entwicklungen im Service-Geschäft abgeleitet. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von 1% p.a. (1% p.a.). Bei abnutzbaren Vermögenswerten kann auch die Nutzungsdauer des Vermögenswerts zugrunde gelegt werden.

#### **WERTHALTIGKEIT VON VERMIETETEN VERMÖGENSWERTEN**

Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Die Prognose von Restwerten erfordert Annahmen des Managements bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung von Fahrzeugpreisen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder veröffentlichte Informationen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, z. B. historischer Erfahrungswerte und aktueller Verkaufsdaten.

#### **BESTIMMUNG DES FAIR VALUES BEI UNTERNEHMENSZUSAMMENSCHLÜSSEN**

Die Bestimmung des Fair Values im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Multiperiod Excess Earnings Methode.

#### **BEWERTUNG ERWARTETER KREDITVERLUSTE**

Die TRATON GROUP ist Risiken aufgrund vertraglich vereinbarter Zahlungen ausgesetzt. In sämtlichen wesentlichen Belangen verfügt die Gruppe als Sicherheit über das Recht, die den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge wieder in Besitz zu nehmen. Falls der Marktwert der Sicherheit nicht das Risiko gegenüber dem Kunden vollständig abdeckt und der Kunde seine vertraglich vereinbarten Zahlungen nicht erfüllen kann, besteht für die Gruppe ein Verlustrisiko. Soweit möglich, werden die Einschätzungen dieses Verlust-

risikos unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet.

#### ANSATZ UND BEWERTUNG VON RÜCKSTELLUNGEN

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungszinssatzes. Soweit möglich, wird auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde liegenden Annahmen sind der Anhangsangabe „35. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ zu entnehmen. Neubewertungen werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst und haben daher keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis.

Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe sonstiger Rückstellungen führt stets zu einer erfolgswirksamen Erfassung. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung der geschätzten zukünftigen Kosten und der Kulanzregelungen ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Die Bewertung von Restrukturierungsrückstellungen ist mit Schätzungen und Annahmen in Bezug auf die Höhe der Abfindungszahlungen, Auswirkungen belastender Verträge, den Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen und demzufolge die zeitliche Verteilung der erwarteten Auszahlungen behaftet. Die Annahmen für die Bewertung werden mit Fortschritt des Restrukturierungsprogramms regelmäßig überprüft. Rechtsstreitigkeiten und andere Gerichtsverfahren führen zu komplexen rechtlichen Fragestellungen und sind mit zahlreichen Unsicherheiten verbunden. Eine Rückstellung wird hierfür gebildet, wenn es wahrscheinlich ist, dass im Zusammenhang mit diesen Verfahren eine Verpflichtung besteht, die wahrscheinlich zu zukünftigen Mittelabflüssen führen wird und hinsichtlich der Höhe verlässlich schätzbar ist. Die Bestimmung der Rückstellungshöhe beruht auf Schätzungen über die Schadenshöhe und die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme. Für die Bemessung werden der aktuelle Verhandlungsstand sowie Einschätzungen durch das lokale Management und den Vorstand der TRATON SE sowie durch externe Anwälte berücksichtigt.

#### ERTRAGSTEUERN

Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht TRATON je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung erforderlich. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit Navistar wurden aktive latente Steuern angesetzt, die aus steuerlichen Verlusten früherer Jahren stammen. Aus den erwarteten positiven Geschäftsaussichten und Kosteneinsparungen der betroffenen Gesellschaften infolge des Unternehmenszusammenschlusses wurden über die nächsten fünf Jahre steuerliche Gewinne abgeleitet. Soweit diese gegen die vorhandenen steuerlichen Verlustvorträge aufgerechnet werden können, wurden aktive latente Steuern angesetzt.

## 6. Segmentberichterstattung

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Caminhões e Ônibus	TRATON Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP	davon: TRATON Operations
<b>Umsatz gesamt</b>	<b>13.927</b>	<b>10.934</b>	<b>3.557</b>	<b>2.113</b>	<b>964</b>	<b>31.496</b>	<b>-876</b>	<b>30.620</b>	<b>30.103</b>
Konzerninterner Umsatz	-500	-214	-130	-3	-19	-866	866	-	-418
Außenumsatz	13.427	10.720	3.427	2.111	945	30.630	-10	30.620	29.685
Abschreibungen	-1.104	-1.177	-117	-51	-417	-2.866	252	-2.615	-2.448
Wertminderungen	-2	-160	-	-2	-1	-165	-	-165	-164
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>903</b>	<b>-447</b>	<b>41</b>	<b>171</b>	<b>259</b>	<b>927</b>	<b>-534</b>	<b>393</b>	<b>677</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-15</b>	<b>21</b>	<b>-57</b>	<b>-56</b>	<b>0</b>	<b>-106</b>	<b>361</b>	<b>255</b>	<b>-106</b>
davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-2	31	0	-	-	30	402	432	30
<b>Investitionen<sup>1</sup></b>	<b>893</b>	<b>456</b>	<b>246</b>	<b>87</b>	<b>3</b>	<b>1.685</b>	<b>2.580</b>	<b>4.265</b>	<b>1.680</b>
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	105	98	-	-	-	203	1.077	1.280	203

<sup>1</sup> Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 4.590 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2021 wie folgt: Scania Vehicles & Services: 1.073 Mio €, MAN Truck & Bus: 579 Mio €, Navistar Sales & Services: 260 Mio €, Volkswagen Caminhões e Ônibus: 90 Mio €, TRATON Financial Services: 7 Mio €, Überleitung: 2.582 Mio €.

## BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Caminhões e Ônibus	TRATON Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP	davon: TRATON Operations
<b>Umsatz gesamt</b>	<b>11.521</b>	<b>9.659</b>	-	<b>1.235</b>	<b>820</b>	<b>23.235</b>	<b>-656</b>	<b>22.580</b>	<b>22.152</b>
Konzerninterner Umsatz	-468	-185	-	-3	-4	-660	660	-	-393
Außenumsatz	11.053	9.474	-	1.232	816	22.576	4	22.580	21.759
Abschreibungen	-1.029	-1.157	-	-51	-387	-2.624	361	-2.263	-2.236
Wertminderungen	-26	-121	-	-1	0	-149	-31	-179	-149
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>748</b>	<b>-553</b>	-	<b>-15</b>	<b>107</b>	<b>287</b>	<b>-206</b>	<b>81</b>	<b>176</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-70</b>	<b>-17</b>	-	<b>-49</b>	<b>0</b>	<b>-135</b>	<b>20</b>	<b>-115</b>	<b>-135</b>
davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	16	18	-	-	-	35	49	84	35
<b>Investitionen<sup>1</sup></b>	<b>833</b>	<b>450</b>	-	<b>80</b>	<b>2</b>	<b>1.365</b>	<b>-25</b>	<b>1.339</b>	<b>1.361</b>
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	84	67	-	-	-	150	1.230	1.380	150

<sup>1</sup> Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 1.577 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2020 wie folgt: Scania Vehicles & Services: 959 Mio €, MAN Truck & Bus: 555 Mio €, Volkswagen Caminhões e Ônibus: 84 Mio €, TRATON Financial Services: 6 Mio €, Überleitung: -27 Mio €

Im Zuge der Übernahme von Navistar wurde die Struktur der TRATON GROUP auf die aktuellen bzw. künftigen Größenverhältnisse der verschiedenen bisherigen Operativen Einheiten neu abgestimmt und daraus ergaben sich Änderungen in der Segmentstruktur. Bisher berichtete die TRATON GROUP über die Segmente Industrial Business und Financial Services. Ab Ende 2021 werden die Produktions- und Vermarktungsaktivitäten des Konzerns auf die Segmente Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus, Navistar Sales & Services und Volkswagen Caminhões e Ônibus aufgeteilt. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2021 mit dem Vorjahr sicherzustellen, wurden die Werte des Geschäftsjahres 2020 an die neue Segmentstruktur angepasst.

Die neue Aufgliederung entspricht auch der internen Organisations- und Berichtsstruktur. Im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen und auf die Bewertung der Ertragskraft werden die Ergebnisse der Einheiten regelmäßig vom Vorstand der TRATON SE in seiner Funktion als verantwortliche Unternehmensinstanz überprüft. Als zusätzliche Referenz geben wir das Geschäftsfeld TRATON Operations an, das dem konsolidierten Wert der ihm zugeordneten vier (im Vorjahr: drei) Fahrzeugsegmente entspricht.

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

In der Spalte Überleitung werden die Corporate Items mit den Aktivitäten und Services der Konzernzentrale sowie von weiteren nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen ausgewiesen. Zudem werden hier die Konsolidierung zwischen den Segmenten sowie die Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments dargestellt.

Die vier Fahrzeugsegmente entwickeln, produzieren und vertreiben Lkw und Busse, und bieten dazugehörige Dienstleistungen und Ersatzteile an. Die Segmente Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus und Navistar Sales & Services bieten ihren Kunden zudem Motoren an.

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

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

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

**Volkswagen Caminhões e Ônibus** bietet für seine Produkte ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte wie Lateinamerika und Afrika.

Das Segment **TRATON Financial Services** bietet Kunden von Scania und Navistar Finanzierungslösungen wie Darlehen oder Leasingverträge an. Für Kunden von MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus stellen die Volkswagen Financial Services AG und deren Tochtergesellschaften ähnliche Finanzierungslösungen außerhalb der TRATON GROUP bereit.

Das Segmentergebnis wird in der TRATON GROUP auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt. Dieses wird als Ergebnis vor Steuern und vor dem Finanzergebnis ermittelt.

Die finanziellen Segmentinformationen sind grundsätzlich in Übereinstimmung mit den Ausweis- und Bewertungsmethoden, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses angewendet wurden, ermittelt. Die Weitervermietung von Buy-Back-Fahrzeugen wird in Abweichung von IFRS 16 im Segment Financial Services stets als Operating Lease bilanziert.

Die Umsätze zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Preisen. Die Abschreibungen bzw. Wertminderungen betreffen die den einzelnen Unternehmensbereichen zugeordneten Immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerte. Sie enthalten auch die Abschreibungen bzw. Wertminderungen auf Nutzungsrechte nach IFRS 16. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne die Zugänge von Nutzungsrechten nach IFRS 16 ausgewiesen.

Die Überleitung der Segmentwerte auf die entsprechenden Konzernwerte stellt sich wie folgt dar:

#### ÜBERLEITUNG AUF DEN UMSATZ DER TRATON GROUP

in Mio €	2021	2020
<b>Außenumsatz (Summe der Segmente)</b>	<b>31.496</b>	<b>23.235</b>
Außenumsatz der TRATON Holding	11	10
Effekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	-15	-
Konsolidierung	-872	-665
<b>Umsatz (TRATON GROUP)</b>	<b>30.620</b>	<b>22.580</b>

#### ÜBERLEITUNG AUF DAS ERGEBNIS VOR STEUERN DER TRATON GROUP

in Mio €	2021	2020
<b>Operatives Ergebnis (Summe der Segmente)</b>	<b>927</b>	<b>287</b>
Operatives Ergebnis der TRATON Holding	-244	-181
Ergebniseffekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	-291	-20
Konsolidierung	1	-5
<b>Operatives Ergebnis (TRATON GROUP)</b>	<b>393</b>	<b>81</b>
Finanzergebnis	255	-115
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>648</b>	<b>-34</b>

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH REGIONEN

in Mio €	Deutschland	EU27+3 (ohne Deutschland)	USA	Nordamerika (ohne USA)	Brasilien	Südamerika (ohne Brasilien)	Übrige Regionen <sup>2</sup>	Gesamt
<b>2021</b>								
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2021	5.408	13.155	7.079	730	1.607	147	684	28.810
Umsatz <sup>1</sup>	4.321	12.920	2.728	762	3.465	1.074	5.350	30.620
<b>2020</b>								
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2020	5.391	13.011	2	26	1.294	128	616	20.468
Umsatz <sup>1</sup>	4.112	11.146	85	127	1.896	855	4.358	22.580

<sup>1</sup> Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

<sup>2</sup> enthält auch die Umsatzerlöse aus Sicherungsgeschäften

## 7. Akquisition Navistar

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3.118 Mio € (3.700 Mio USD). Die TRATON SE hält nun mittelbar 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 aufgrund der Größe der Transaktion noch nicht finalisiert, da die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen noch nicht abgeschlossen sind. Dementsprechend sind die zum 31. Dezember 2021 erfassten Beträge vorläufig.

Der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.783 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 die TRATON GROUP 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 37 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 hat zur Finanzierung der Akquisition einen Kredit aufgenommen (siehe Anhangsangabe „41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“) und vorhandene flüssige Mittel und Geldanlagen bei der Volkswagen AG verwendet. 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
<b>Übertragene Gegenleistung:</b>	
Zahlungsmittel	3.118
Abwicklung vorher bestehender Beziehungen	126
Austausch anteilsbasierter Vergütungsprämien	22
<b>Summe</b>	<b>3.266</b>

in Mio €	Vorläufige Fair Values zum 01.07.2021
<b>Übernommenes Nettovermögen:</b>	
Immaterielle Vermögenswerte	3.542
davon Kundenbeziehungen	2.163
davon Markennamen	736
Sachanlagen	917
Vermietete Vermögenswerte	316
Sonstige Beteiligungen	621
Langfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	369
Vorräte	1.045
Kurzfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.732
Flüssige Mittel	565
Aktive latente Steuern	600
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>9.709</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	509
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.066
Passive latente Steuern	114
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	695
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	3.322
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.894
<b>Summe Schulden</b>	<b>8.599</b>
<b>Saldo übernommenes Nettovermögen</b>	<b>1.109</b>

#### ERMITTLUNG DES VORLÄUFIGEN GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTS

in Mio €	
Übertragene Gegenleistung	3.266
Minderheitsanteile	3
Fair Value zuvor gehaltener Kapitalanteile	624
abzüglich	
Übernommenes Nettovermögen	1.109
<b>Geschäfts- oder Firmenwert</b>	<b>2.783</b>

Der in der „Übertragenen Gegenleistung“ enthaltene Betrag für die Abwicklung vorher bestehender Beziehungen in Höhe von 126 Mio € entspricht dem Fair Value der in der TRATON GROUP zum Erwerbszeitpunkt bilanzierten Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Navistar. Der Fair Value einer Forderung der MAN Truck & Bus gegenüber Navistar aus der Kündigung eines Entwicklungsprojektes übersteigt dabei den bisher bilanzierten Buchwert um 12 Mio €. Der Unterschiedsbetrag wurde erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

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

in Mio €	Bruttobetrag	Voraussicht- lich unein- bringlicher Betrag
Forderungen Finanzierungsgeschäft	924	15
Leasingforderungen	201	36
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	501	15
Sonstige Forderungen	512	1

Die bis 31. Dezember 2021 angefallenen Transaktionskosten für die Durchführung des Unternehmenszusammenschlusses wurden in Höhe von 34 Mio € in den Verwaltungskosten erfasst.

Durch die Einbeziehung von Navistar zum 1. Juli 2021 hat sich der Umsatz der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2021 um 3.494 Mio € erhöht und das Ergebnis nach Steuern

unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven um 217 Mio € verringert.

Wäre Navistar schon seit 1. Januar 2021 in den Konzernabschluss der TRATON GROUP einbezogen worden, hätte der zum 31. Dezember 2021 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung 34.222 Mio € betragen und das ausgewiesene Ergebnis nach Steuern wäre mit -55 Mio € um 526 Mio € niedriger ausgefallen. Diese Pro-forma-Zahlen wurden lediglich zu Vergleichszwecken ermittelt. Die Pro-forma-Angaben zu Umsatzerlösen und Ergebnis nach Steuern geben weder zuverlässigen Aufschluss über die operativen Ergebnisse, die tatsächlich erzielt worden wären, wenn der Erwerb zum 1. Januar 2021 erfolgt wäre, noch über zukünftige Ergebnisse.

### 8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen wurde die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr, Österreich (MTBÖ) mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogen. Die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ wurden vom 10. Juni 2021 (Unterzeichnung des Kaufvertrags) bis zur Veräußerung als Veräußerungsgruppe im Abschluss der TRATON GROUP dargestellt. Die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ zum Zeitpunkt der Veräußerung gliedern sich wie folgt auf:

in Mio €	31.08.2021
Aktive latente Steuern	3
Vorräte	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	151
Flüssige Mittel	199
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>355</b>
Pensionsrückstellungen	90
Passive latente Steuern	2
Sonstige Rückstellungen	24
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	95
<b>Summe Verbindlichkeiten</b>	<b>211</b>

In Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand erfasst, der mit 160 Mio € im Wesentlichen auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 144 Mio € auf einen Verlust aus der Entkonsolidierung entfiel. Der gesamte Aufwand wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen; die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment MAN Truck & Bus zugeordnet. Außerdem wurden bei der MTBÖ kumulierte Verluste aus Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 50 Mio € im Kumulierten Sonstigen Ergebnis ausgewiesen, die bei Veräußerung nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung, sondern in die Gewinnrücklagen der TRATON GROUP umgliedert wurden. Aus der Veräußerung der Anteile an der MTBÖ resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 199 Mio €, der im Cashflow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird.

Mit Wirkung zum 31. März 2021 wurde die Veräußerung der MAN-Betriebsstätte in Plauen vollzogen. In diesem Zusammenhang entstand ein Verlust aus dem Abgang von Sachanlagevermögen in Höhe von 13 Mio €, der in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wird.

## Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 9. Umsatz

#### STRUKTUR DES UMSATZES

in Mio €	Scania		Navistar		Volkswagen		TRATON		Überleitung	2021	Davon TRATON Operations
	Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Sales & Services	Caminhões e Ônibus	Financial Services						
Neufahrzeuge	8.802	6.159	2.054	2.023	-	-	-	-19		19.019	19.029
Originalteile	2.098	1.583	1.053	83	-	-	-	-18		4.799	4.800
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte <sup>1</sup>	855	825	207	0	14	-	-	0		1.901	1.887
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	357	637	115	-	-	-	-	-386		723	723
Werkstattleistungen	866	720	-	5	-	-	-	-1		1.590	1.591
Vermiet- und Leasinggeschäft	779	887	20	-	474	-	-	-402		1.758	1.686
Zinsen und ähnliche Erträge	5	-	0	-	477	-	-	-20		462	5
Sonstiger Umsatz	166	124	108	1	-	-	-	-30		368	381
	<b>13.927</b>	<b>10.934</b>	<b>3.557</b>	<b>2.113</b>	<b>964</b>	-	-	<b>-876</b>		<b>30.620</b>	<b>30.103</b>

in Mio €	Scania		Navistar		Volkswagen		TRATON		Überleitung	2020	Davon TRATON Operations
	Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Sales & Services	Caminhões e Ônibus	Financial Services						
Neufahrzeuge	6.890	5.353	-	1.173	-	-	-	-36		13.380	13.385
Originalteile	1.802	1.392	-	70	-	-	-	-16		3.248	3.249
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte <sup>1</sup>	856	667	-	2	5	-	-	-1		1.530	1.525
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	302	575	-	-	-	-	-	-207		669	669
Werkstattleistungen	787	652	-	4	-	-	-	-1		1.442	1.443
Vermiet- und Leasinggeschäft	753	875	-	-	433	-	-	-382		1.680	1.628
Zinsen und ähnliche Erträge	8	-	-	-	381	-	-	-3		387	8
Sonstiger Umsatz	124	146	-	-14	-	-	-	-10		245	245
	<b>11.521</b>	<b>9.659</b>	-	<b>1.235</b>	<b>820</b>	-	-	<b>-656</b>		<b>22.580</b>	<b>22.152</b>

<sup>1</sup> Seit 2021 inklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte; seit 2021 inklusive Verkäufe aus vermieteten Gebrauchtfahrzeugen, vorher enthalten in Vermiet- und Leasinggeschäft, Anpassung auch für 2020.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2021 enthalten Erträge aus „operating lease“ in Höhe von 1.321 Mio € (1.241 Mio €).

Der Sonstige Umsatz umfasst u. a. Erlöse aus produktbezogenen Lizenzeinnahmen. Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierungsmaßnahmen zwischen den Berichtssegmenten sowie der TRATON Holding.

Die im Berichtszeitraum erfassten Umsatzerlöse, die zu Beginn des Berichtszeitraums in den Vertragsverbindlichkeiten erfasst waren (siehe Anhangsangabe „**34. Sonstige Verbindlichkeiten**“), betragen 1.767 Mio € (1.284 Mio €).

#### ERLÖSE AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN

##### Informationen über die Leistungsverpflichtungen der Gruppe

Die Leistungsverpflichtungen des Konzerns umfassen hauptsächlich den Verkauf von Lkw, schweren Spezialfahrzeugen, Bussen und damit verbundenen Ersatzteilen sowie die Erbringung von Reparatur- und Wartungsleistungen. Die Gruppe gewährt neben regulären rechtlichen Gewährleistungen auch Servicegarantien.

Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Übergang von Produkten sind erfüllt, wenn der Kunde die Kontrolle über diese Produkte erlangt. Dies ist normalerweise der Fall, wenn das Produkt an den Kunden geliefert wurde und der Kunde das Fahrzeug abgenommen hat.

Die Zahlungsfrist beträgt gemäß üblicher Geschäftspraxis 30 Tage, wobei in einigen Märkten eine Zahlungsfrist von bis zu 140 Tagen gewährt wird. Verträge enthalten keine wesentlichen Finanzierungskomponenten. Kunden können sich entscheiden, ein Fahrzeug mit Finanzierungsleistungen von TRATON Financial Services oder mit einer Tochtergesellschaft des Volkswagen Konzerns (z. B. Volkswagen Financial Services) zu erwerben. Falls ein nicht zur TRATON GROUP gehörender Dritter eingesetzt wird, erhält die Gruppe die Zahlung in der Regel von diesem Dritten kurz nachdem der Kunde das Fahrzeug erhalten hat.

Leistungsverpflichtungen hinsichtlich Serviceverträgen und Servicegarantien werden über die Vertragslaufzeit erfasst. Erhaltene Vorauszahlungen für diese Serviceleistungen führen dazu, dass der diesen zugewiesene Transaktionspreis zum Zeitpunkt des ursprünglichen Verkaufsvorgangs als Vertragsverbindlichkeit und über die Dauer der Dienstleistung als

Umsatz erfasst wird. Wenn sich die Zahlungen von Servicegebühren und die Serviceleistungen decken, entspricht der erfasste Umsatzerlös den gezahlten Gebühren.

Bei Verträgen, bei denen Serviceelemente im Vergleich zum Umsatzerlös aus dem Verkauf des Fahrzeugs einen unwesentlichen Wert haben, wird die Residualwertmethode zur Allokation des Transaktionspreises verwendet. Dies führt nicht zu wesentlichen Unterschieden im Vergleich zum Umsatz, der auf relativen Einzelverkaufspreisen basiert. Ansonsten wird der Transaktionspreis basierend auf den relativen Einzelverkaufspreisen aufgeteilt.

#### Allokation des Transaktionspreises auf die verbleibenden Leistungsverpflichtungen

Der gesamte Transaktionspreis für unerfüllte oder teilweise unerfüllte Leistungsverpflichtungen zum Ende des Berichtszeitraums und der erwartete Zeitpunkt für die Umsatzrealisierung sind wie folgt:

in Mio €	2021	2020
<b>Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsatzrealisierung</b>		
Innerhalb eines Jahres	21.319	8.420
1–5 Jahre	1.971	1.746
In mehr als fünf Jahren	211	255
	<b>23.501</b>	<b>10.422</b>

Der Transaktionspreis für die übrigen Leistungsverpflichtungen mit einer Umsatzrealisierung innerhalb von einem Jahr bezieht sich im Wesentlichen auf die Auslieferung von Fahrzeugen. Eine erwartete Umsatzrealisierung in mehr als einem Jahr bezieht sich hauptsächlich auf langfristige Servicevereinbarungen und erweiterte Garantieverträge. Sowohl die Erstkonsolidierung von Navistar als auch die Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierenden Lieferengpässe trugen maßgeblich zum Anstieg des Auftragsbestands bei.

**ERLÖSE AUS FINANZIERUNGEN**

TRATON Financial Services bietet verschiedene Arten von Finanzierungslösungen, üblicherweise mit Fälligkeiten zwischen drei und fünf Jahren, bei denen die Fahrzeuge als zugrunde liegende Sicherheiten fungieren. Die Art der angebotenen Finanzierungslösung wird häufig von den Marktbedingungen sowie zivil- und steuerrechtlichen Regelungen im jeweiligen Land bestimmt. Finanzierungen bestehen im Wesentlichen aus Finanzierungsleasing, bei dem das Eigentumsrecht des Fahrzeugs über die Laufzeit des Leasingverhältnisses bei TRATON verbleibt, allerdings wesentliche Risiken und Chancen auf den Leasingnehmer übergehen. Werden Mietkaufverträge angeboten, wird das Eigentumsrecht zum Verkaufsdatum an den Kunden übertragen; TRATON Financial Services erhält jedoch Sicherheiten in Form von Zurückbehaltungsrechten. Leasingverträge der TRATON Financial Services, bei denen bei Auslieferung von Fahrzeugen wesentliche Risiken bei TRATON verbleiben, werden als Operating-Leasingverhältnis erfasst.

Zur Förderung von Verkäufen werden Drittfinanzierern und Endkunden Unterstützungen wie Restwertgarantien angeboten. Restwertgarantien führen zu einer Rückerstattungsverbindlichkeit und werden anhand des erwarteten oder des wahrscheinlichsten Betrags ermittelt. Daneben kann es vorkommen, dass sich TRATON bedingte Kaufoptionen sichert, um an der Entwicklung der Restwerte zu partizipieren. Diese bedingte Kaufoption führt zu einem bilanziellen Leasingverhältnis, aufgrund dessen der Umsatz aus dem Verkauf abgegrenzt und über den Zeitraum des Leasingverhältnisses verteilt werden muss. Dies führt zu einem abgegrenzten Umsatz in Höhe der berechneten Leasingraten sowie einer finanziellen Verbindlichkeit in Höhe des erwarteten Restwerts.

**10. Funktionskosten****UMSATZKOSTEN**

Umsatzkosten beinhalten Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Produktionsbereich entfallenden Abschreibungen. Für das zum 31. Dezember 2021 endende Geschäftsjahr sind dem Segment TRATON Financial Services zurechenbare Aufwendungen in Höhe von 579 Mio € (519 Mio €) enthalten.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten sind in den Umsatzkosten enthalten und stellen sich wie folgt dar:

in Mio €	2021	2020
Primäre F&E-Kosten	1.473	1.165
davon aktivierte Entwicklungskosten	468	316
Aktivierungsquote (in %)	32%	27%
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	299	265
<b>Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>1.303</b>	<b>1.114</b>

**VERWALTUNGSKOSTEN**

Die Verwaltungskosten beinhalten im Wesentlichen Personal- und Sachgemeinkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen. Der Anstieg um 329 Mio € im Vergleich zum Vorjahr ist hauptsächlich bedingt durch die erstmalige Einbeziehung von Navistar mit 269 Mio €.

**PERSONAL**

Der Personalaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1.067 Mio €. Hier wirkten sich u. a. die Aufwendungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus sowie der erstmalige Einbezug von Navistar aus. Darüber hinaus führten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich geringere erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand zu einem Anstieg des Personalaufwands. Im Vorjahr wurden von vielen Regierungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie Kurzarbeitsprogramme und vergleichbare Maßnahmen zur Weiterbeschäftigung der Mitarbeiter aufgelegt. Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand, die im Personalaufwand enthalten sind, beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 30 Mio € (126 Mio €) und wurden als Abzug von den damit verbundenen Aufwendungen ausgewiesen.

**PERSONALAUFWAND:**

in Mio €	2021	2020
Löhne und Gehälter	4.879	3.940
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.238	1.109
<b>Personalaufwand</b>	<b>6.116</b>	<b>5.049</b>

Die Aufwendungen für Altersversorgung beliefen sich auf 287 Mio € (281 Mio €).

**IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER**

	2021	2020
Leistungslöhner	40.803	37.563
Indirekter Bereich	50.196	45.880
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>90.999</b>	<b>83.443</b>
davon Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit	513	503
Auszubildende	3.149	3.696
<b>Personal gesamt</b>	<b>94.148</b>	<b>87.139</b>

Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den erstmaligen Einbezug von Navistar zurückzuführen, wo seit Erwerb zum 1. Juli 2021 im Durchschnitt 14.335 Mitarbeiter/-innen beschäftigt waren.

**11. Sonstige betriebliche Erträge**

in Mio €	2021	2020
Erträge aus Wechselkursveränderungen <sup>1</sup>	389	467
Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Verbindlichkeiten	54	15
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting	53	61
Erträge aus Weiterberechnungen	46	38
Erträge aus Anlageabgängen	33	19
Erträge aus Miet- und Pachteinnahmen	20	16
Übrige Erträge	148	89
	<b>744</b>	<b>705</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Effekte aus Änderungen von Wechselkursen hoben sich innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses weitestgehend auf.

Die Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Übrigen Erträge enthalten Erträge aus Lizenzeinnahmen von MAN Energy Solutions in Höhe von 26 Mio € (25 Mio €). Aus Umsatzsteuererstattungen für die Geschäftsjahre von 2017 bis 2019 resultieren zusätzliche Erträge in Höhe von 22 Mio €.

Darüber hinaus sind in den Übrigen Erträgen Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 7 Mio € (4 Mio €) für angefallene Aufwendungen erfasst.



## 12. Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2021	2020
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen <sup>1</sup>	387	479
Aufwendungen aus Prozess- und Rechtsrisiken	621	102
Aufwendungen für Personalmaßnahmen aus Restrukturierungen	333	-
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting	60	84
Verluste aus Anlageabgängen	31	10
Übrige Aufwendungen	497	190
	<b>1.927</b>	<b>865</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

Die Aufwendungen für Prozessrisiken beziehen sich im Wesentlichen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit dem von der EU-Kommission eingeleiteten Kartellverfahren gegen europäische Lkw-Hersteller. Der Anstieg ist insbesondere auf Zuführungen in Höhe von 510 Mio € zu den in diesem Zusammenhang stehenden Rückstellungen bei Scania Vehicles & Services zurückzuführen.

Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus wurden im Jahr 2021 Aufwendungen für Personalmaßnahmen (u. a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen) in Höhe von 330 Mio € berücksichtigt. Diese betreffen für die Restrukturierung notwendige Kosten und stehen nicht mit dem operativen Geschäft in Verbindung.

Die Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten außerhalb Hedge Accounting enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.

Im Zuge der Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung wurde die MTBÖ veräußert. Folglich wurden die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ mit der Unterzeichnung eines Kaufvertrags am 10. Juni 2021 bis zur Veräußerung als Veräußerungsgruppe im Abschluss der TRATON GROUP dargestellt. In diesem Zusammenhang wurden in den Übrigen Aufwendungen Wertminderungen des Sachanlagevermögens in Höhe von 159 Mio € und ein Verlust aus der Entkonsolidierung in Höhe von 144 Mio € erfasst.

In den Übrigen Aufwendungen sind ferner neben Aufwendungen für sonstige Personalkosten im Vorjahr auch Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar) enthalten.

## 13. Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen

### BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

in Mio €	2021	2020
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	437	154
davon aus assoziierten Unternehmen	434	145
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	3	9
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	-5	-70
davon aus assoziierten Unternehmen	-5	-70
<b>Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen</b>	<b>432</b>	<b>84</b>

In den Erträgen aus assoziierten Unternehmen wirkte sich der Anstieg des Ergebnisses der Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk) positiv aus. Der auf die TRATON GROUP entfallende Ergebnisanteil erhöhte sich auf 244 Mio € (116 Mio €).

Darüber hinaus führte die im Rahmen der Erstkonsolidierung von Navistar erfolgte Neubewertung des unmittelbar vor dem Unternehmenszusammenschluss gehaltenen Eigenkapitalanteils zu einem Anstieg des Ergebnisses von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen (siehe Anhangsangabe „7. Akquisition Navistar“). Gegenläufig wirkten die in diesem Zusammenhang erfolgte Umgliederung zuvor im Eigenkapital erfasster Erträge und Aufwendungen in die Gewinn- und Verlustrechnung sowie das Navistar-Ergebnis für das 1. Halbjahr 2021 in Höhe von -24 Mio € (Geschäftsjahr 2020: -66 Mio €).

## 14. Zinsergebnis

in Mio €	2021	2020
Zinsen und ähnliche Erträge	122	70
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-279	-168
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	-29	-32
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-39	-26
Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes von Verbindlichkeiten und Sonstigen Rückstellungen	-1	-1
<b>Zinsergebnis</b>	<b>-227</b>	<b>-157</b>

In den Zinserträgen des aktuellen Geschäftsjahres wirkte sich der Zins zu Steuererstattungen positiv aus. Außerdem verzeichneten einige lateinamerikanische Gesellschaften begünstigt durch das steigende Zinsniveau der Region höhere Erträge.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten hauptsächlich Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten. Im Zusammenhang mit dem deutlich gestiegenen Finanzierungsvolumen erhöhten sich die Aufwendungen um 110 Mio €. In 2021 fiel erstmals Aufwand zum 12.000 Mio € European-Medium-Term-Notes-Programm der TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (TRATON Finance) an. Daraus wurden 4.300 Mio € Anleihen begeben. VWCO verzeichnete höhere Zinsaufwendungen durch den Anstieg des Zinsniveaus in Brasilien.

Außerdem fiel im aktuellen Berichtsjahr Zinsaufwand im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren an. Für weitere Erläuterungen zum Kartellverfahren siehe Anhangsangabe „44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“.

In den Zinsaufwendungen sind negative Zinsen auf finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 5 Mio € enthalten.

Die Zinserträge und -aufwendungen beinhalten realisierte Erträge bzw. Aufwendungen aus Zinsderivaten auf Positionen der Nettoliquidität.

## 15. Übriges Finanzergebnis

in Mio €	2021	2020
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	7	1
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-4	-2
Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	1	1
Realisierte Fremdwährungserträge und -aufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-84	-350
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten	434	-366
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting	-305	674
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>49</b>	<b>-43</b>

Die Fair-Value-Änderungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting gleichen die Währungsumrechnungseffekte auf die Nettoverschuldung in den beiden Zeilen darüber im Wesentlichen aus.

## 16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

### ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

in Mio €	2021	2020
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	-5	86
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	533	291
<b>Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>528</b>	<b>378</b>
davon periodenfremde Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-38	11
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	-162	-269
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	-188	-20
<b>Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-)</b>	<b>-350</b>	<b>-288</b>
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>178</b>	<b>89</b>

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2021 betrug 15%. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerquote von 31,9% (33,0%). Grund für den Rückgang im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen die Erweiterung des Organkreises der TRATON SE u. a. im Zusammenhang mit der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE (sogenannter Merger Squeeze Out).

Für die Bewertung der latenten Steuern wurde im deutschen Organkreis zum 31. Dezember 2021 ein Steuersatz in Höhe von 31,9% angewandt (33,0%).

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 50%. Bei gespaltenen Steuersätzen wurde der Thesaurierungssteuersatz angewandt. Der sich aus Steuersatzänderungen ergebende latente Steueraufwand/-ertrag betrug im Jahr 2021 auf Konzernebene 2 Mio € (3 Mio €).

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2021 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um 36 Mio € (19 Mio €).

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden minderte sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 24 Mio € (16 Mio €). Die bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften trugen im Jahr 2021 zu einer Minderung des latenten Steueraufwands um 50 Mio € (4 Mio €) bei.

#### STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Zeitlich unbegrenzt nutzbar <sup>1</sup>	1.937	1.278
Begrenzt nutzbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	165	158
Begrenzt nutzbar zwischen 11 und 20 Jahren <sup>1</sup>	2.866	651
<b>Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge gesamt</b>	<b>4.968</b>	<b>2.087</b>
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge <sup>1</sup>	835	1.096
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	139	133
Verfallbar zwischen 11 und 20 Jahren <sup>1</sup>	673	651
<b>Nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge gesamt</b>	<b>1.646</b>	<b>1.880</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst.

#### ABSCHREIBUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Latenter Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs	4	11
Latenter Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs	-42	-8

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 172 Mio € (13 Mio €) zum 31. Dezember 2021.

#### KEINE ERFASSUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
für abzugsfähige Differenzen	10	-
für nach Ablauf von 20 Jahren verfallene Steuergutschriften	137	-
für unverfallbare Steuergutschriften	-	-

Für die Gewinnrücklagen ausländischer Tochtergesellschaften in Höhe von 30.434 Mio € (25.383 Mio €) wurden keine latenten Steuern gebildet, da diese Gewinne zum Großteil in den Betrieb der entsprechenden Gesellschaften reinvestiert werden sollen. Die Ausschüttung würde üblicherweise zu zusätzlichen Aufwendungen für Ertragsteuern führen.

Latente Steuern auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.351 Mio € zum 31. Dezember 2021 (135 Mio €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Im Jahr 2021 wurden latente Steuern in Höhe von insgesamt 8 Mio € (19 Mio €) im Sonstigen Ergebnis erfasst. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

**LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN**

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten sowie auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

**AKTIVE LATENTE STEUERN**

in Mio €	2021	2020
Immaterielle Vermögenswerte	109	5
Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte	61	56
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	78	1
Vorräte	42	30
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen)	239	185
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	734	504
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	2.665	2.091
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-11	-9
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	3.916	2.862
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	876	59
Steuergutschriften nach Wertberichtigungen	39	13
<b>Summe vor Konsolidierung und Saldierung</b>	<b>4.831</b>	<b>2.933</b>
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	3.676	2.157
Saldierung	-3.395	-2.405
Konsolidierung	678	703
<b>Bilanzansatz</b>	<b>2.114</b>	<b>1.231</b>

**PASSIVE LATENTE STEUERN**

in Mio €	2021	2020
Immaterielle Vermögenswerte	1.656	840
Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte	1.954	1.846
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	115	28
Vorräte	50	44
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen)	196	179
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2	0
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	147	224
Temporäre Differenzen	4.119	3.161
<b>Summe vor Konsolidierung und Saldierung</b>	<b>4.119</b>	<b>3.161</b>
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	3.890	2.854
Saldierung	-3.395	-2.405
Konsolidierung	79	10
<b>Bilanzansatz</b>	<b>803</b>	<b>767</b>

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind. Die aktiven latenten Steuern sind im Vergleich zum Vorjahr um 884 Mio € gestiegen, was im Wesentlichen durch erstmalige Einbeziehung von Navistar inklusive der Ergebniseffekte aus der Kaufpreisallokation mit 730 Mio € sowie die Aktivierung steuerlicher Verlustvorträge im Organkreis der TRATON SE mit 115 Mio € begründet ist.

### ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

in Mio €	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	648	-34
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 31,9% (33,0%))</b>	<b>207</b>	<b>-11</b>
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuersätze	-21	-45
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-172	-45
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	235	71
Effekte aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-126	72
Periodenfremde Steuern und Steuerrisiken	22	35
Effekte aus Steuersatzänderungen	2	3
Sonstige Steuereffekte	32	11
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)</b>	<b>178</b>	<b>89</b>
<b>Effektiver Steuersatz in %</b>	<b>27</b>	<b>-261</b>

### 17. Ergebnis je Aktie

in Mio €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern (Anteil der Aktionäre der TRATON SE)	457	-101
Im Umlauf befindliche Aktien (Stück)	500.000.000	500.000.000
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>	<b>0,91</b>	<b>-0,20</b>

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern, welches den Anteilseignern der TRATON SE zurechenbar ist, geteilt durch die Zahl der in Umlauf befindlichen Aktien. Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500 Mio € und ist eingeteilt in 500 Mio (500 Mio Stück) auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien.

Da die TRATON SE keine Finanzinstrumente ausgegeben hat, die zu einem Verwässerungseffekt führen könnten, entspricht die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie dem des unverwässerten Ergebnisses je Aktie. Im Falle der Ausübung des bedingten Kapitals der TRATON SE können in Zukunft Verwässerungen eintreten.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 18. Geschäfts- oder Firmenwerte

#### ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTE

in Mio €	2021	2020
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>		
<b>Stand am 01.01.</b>	<b>3.374</b>	<b>3.347</b>
Währungsanpassung	74	25
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	2.788	2
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	-1	-
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>6.234</b>	<b>3.374</b>
<b>Abschreibungen</b>		
<b>Stand am 01.01.</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
<b>Buchwert am 31.12.</b>	<b>6.166</b>	<b>3.305</b>

Der Zugang aus Unternehmenszusammenschlüssen ist in Höhe von 2.783 Mio € auf den Erwerb von Navistar zurückzuführen (siehe Anhangsangabe „7. Akquisition Navistar“).

Die Aufteilung der Geschäftswerte auf die Segmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
<b>Geschäftswerte nach Segmenten</b>		
MAN Truck & Bus	222	222
Scania Vehicles and Services	2.749	2.808
Volkswagen Caminhões e Ônibus	277	275
Navistar Sales & Services	2.917	-
	<b>6.166</b>	<b>3.305</b>

## 19. Immaterielle Vermögenswerte

### ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Marken- namen	Kunden- beziehungen	Aktiviere Entwick- lungskosten	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>1.007</b>	<b>566</b>	<b>5.042</b>	<b>424</b>	<b>7.038</b>
Währungsanpassung	14	99	-35	-3	75
Zugänge	-	3	468	27	498
Zugänge aus Unterneh- menszusammenschlüssen	736	2.164	416	228	3.544
Umbuchungen	-	-	0	8	8
Abgänge	-	-	-2	-20	-22
Abgänge aus Unterneh- mensveräußerungen/ Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-63	-5	-68
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>1.757</b>	<b>2.832</b>	<b>5.826</b>	<b>659</b>	<b>11.074</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>37</b>	<b>486</b>	<b>2.705</b>	<b>350</b>	<b>3.578</b>
Währungsanpassung	0	-4	-34	0	-38
Zugänge Abschreibungen	-	121	299	54	474
Zugänge					
Wertminderungen	-	-	-	5	5
Abgänge	-	-	-2	-19	-21
Abgänge aus Unterneh- mensveräußerungen	-	-	-63	-6	-69
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>37</b>	<b>603</b>	<b>2.905</b>	<b>383</b>	<b>3.929</b>
<b>Buchwert am 31.12.2021</b>	<b>1.720</b>	<b>2.228</b>	<b>2.921</b>	<b>276</b>	<b>7.145</b>



**ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE  
VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020**

in Mio €	Marken- namen	Kunden- beziehungen	Aktivierete Entwick- lungskosten	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
<b>Anschaftungs-/ Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>983</b>	<b>637</b>	<b>4.722</b>	<b>449</b>	<b>6.791</b>
Währungsanpassung	24	-73	4	-34	-79
Zugänge	-	1	316	16	333
Umbuchungen	-	-	0	7	7
Abgänge	-	-	0	-13	-13
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>1.007</b>	<b>566</b>	<b>5.042</b>	<b>424</b>	<b>7.038</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>52</b>	<b>512</b>	<b>2.397</b>	<b>353</b>	<b>3.314</b>
Währungsanpassung	-15	-37	42	-32	-42
Zugänge					
Abschreibungen	-	11	236	37	283
Zugänge					
Wertminderungen	-	-	31	1	32
Abgänge	-	-	-	-9	-9
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>37</b>	<b>486</b>	<b>2.705</b>	<b>350</b>	<b>3.578</b>
<b>Buchwert am 31.12.2020</b>	<b>971</b>	<b>80</b>	<b>2.336</b>	<b>74</b>	<b>3.461</b>

Die Ebenen auf denen die Werthaltigkeitsprüfung für Markennamen durchgeführt werden, sind in Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ erläutert. Die Aufteilung der Markennamen auf die Segmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
<b>Markennamen nach Segmenten</b>	<b>1.720</b>	<b>971</b>
Scania Vehicles and Services	949	971
Navistar Sales & Services	748	-
TRATON Financial Services	23	-

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Lizenzen, Software und ähnliche Rechte. Diese sowie Kundenbeziehungen und die aktivierten Entwicklungskosten haben bestimmbare Nutzungsdauern. Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten, insbesondere in den Umsatzkosten und Vertriebskosten, enthalten.

## 20. Sachanlagen

### ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>5.018</b>	<b>4.469</b>	<b>2.824</b>	<b>974</b>	<b>13.285</b>
Währungsanpassung	33	-22	1	2	15
Zugänge	300	93	231	802	1.426
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	400	201	117	202	921
Umbuchungen	189	318	128	-644	-10
Abgänge	-130	-107	-191	-2	-430
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	-193	-218	-78	0	-489
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>5.618</b>	<b>4.733</b>	<b>3.031</b>	<b>1.334</b>	<b>14.717</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>1.712</b>	<b>2.979</b>	<b>1.684</b>	<b>2</b>	<b>6.377</b>
Währungsanpassung	4	-23	0	0	-18
Zugänge Abschreibungen	279	339	354	-	971
Zugänge Wertminderungen	78	69	9	3	159
Abgänge	-72	-94	-185	-	-351
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	-184	-217	-77	-1	-479
Zuschreibungen	-	-3	-	-1	-4
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>1.817</b>	<b>3.051</b>	<b>1.785</b>	<b>3</b>	<b>6.657</b>
<b>Buchwert am 31.12.2021</b>	<b>3.801</b>	<b>1.683</b>	<b>1.246</b>	<b>1.331</b>	<b>8.060</b>

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 159 Mio € erfasst, die im Wesentlichen auf die Veräußerung der MTBÖ entfallen. Der gesamte Aufwand wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen; die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment MAN Truck & Bus zugeordnet.

## ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

in Mio €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>4.877</b>	<b>4.367</b>	<b>2.578</b>	<b>731</b>	<b>12.553</b>
Währungsanpassung	-86	-87	-62	-4	-238
Zugänge	216	77	278	643	1.215
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	-	14	-	0	14
Umbuchungen	71	166	143	-388	-7
Abgänge	-60	-68	-113	-10	-251
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>5.018</b>	<b>4.469</b>	<b>2.824</b>	<b>974</b>	<b>13.285</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>1.503</b>	<b>2.716</b>	<b>1.542</b>	<b>2</b>	<b>5.763</b>
Währungsanpassung	-18	-34	-37	-1	-90
Zugänge Abschreibungen	241	342	272	-	855
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	-	3	-	-	3
Zugänge Wertminderungen	15	9	6	1	32
Abgänge	-30	-57	-99	-	-186
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>1.712</b>	<b>2.979</b>	<b>1.684</b>	<b>2</b>	<b>6.377</b>
<b>Buchwert am 31.12.2020</b>	<b>3.306</b>	<b>1.490</b>	<b>1.140</b>	<b>971</b>	<b>6.908</b>

Im Vorjahr resultierten die Wertminderungen auf Sachanlagen im Wesentlichen aus der Neuausrichtung von Produktionsstätten bei Scania Vehicles & Services. Diese wurden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Die in den Sachanlagen enthaltenen Nutzungsrechte werden in Anhangsangabe „37. TRATON GROUP als Leasingnehmer“ erläutert.

## 21. Vermietete Vermögenswerte

In der Position „Vermietete Vermögenswerte“ werden Vermögenswerte ausgewiesen, bei denen die TRATON GROUP als Leasinggeber auftritt. Dazu gehören insbesondere Fahrzeuge und Immobilien, die im Rahmen von kurzfristigen Vermietverträgen oder Operating-Leasingverhältnissen vermarktet werden sowie Fahrzeuge, die aufgrund von Rückkaufvereinbarungen weiterhin der TRATON GROUP zuzurechnen sind.

Der Posten „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ enthält zur Vermietung oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehaltene Grundstücke und Gebäude mit einem Fair Value in Höhe von 95 Mio € (44 Mio €). Die Mieteinnahmen aus „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betragen im Berichtszeitraum 5 Mio € (3 Mio €). Die Ermittlung der Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner

Daten oder anhand interner Berechnungen (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten enthalten.

#### ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Sonstige vermietete Vermögens- werte	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>				
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>8.975</b>	<b>42</b>	<b>45</b>	<b>9.061</b>
Währungsanpassung	398	2	-1	399
Veränderungen Konsolidierungskreis	262	48	-1	310
Zugänge	2.309	-	0	2.309
Umbuchungen	-	2	0	2
Abgänge	-2.160	0	1	-2.159
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>9.785</b>	<b>94</b>	<b>44</b>	<b>9.922</b>
<b>Abschreibungen</b>				
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>2.493</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>2.565</b>
Währungsanpassung	331	0	-1	330
Zugänge Abschreibungen	1.168	1	0	1.169
Abgänge	-1.020	0	0	-1.020
Zuschreibungen	-46	-	-	-46
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>2.926</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>2.998</b>
<b>Buchwert am 31.12.2021</b>	<b>6.859</b>	<b>60</b>	<b>5</b>	<b>6.924</b>

#### ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

in Mio €	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanz- investition ge- haltene Immobilien	Sonstige vermietete Vermögens- werte	Gesamt
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>				
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>9.605</b>	<b>47</b>	<b>43</b>	<b>9.695</b>
Währungsanpassung	-502	-	2	-500
Veränderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	1.962	1	0	1.963
Abgänge	-2.091	-6	-	-2.098
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>8.975</b>	<b>42</b>	<b>45</b>	<b>9.061</b>
<b>Abschreibungen</b>				
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>2.500</b>	<b>39</b>	<b>37</b>	<b>2.576</b>
Währungsanpassung	-357	-	2	-355
Zugänge Abschreibungen	1.124	0	0	1.124
Zugänge Wertminderungen	115	-	-	115
Abgänge	-889	-6	-	-895
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>2.493</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>2.565</b>
<b>Buchwert am 31.12.2020</b>	<b>6.482</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>6.496</b>

Bei den Vermieteten Fahrzeugen führte die Überprüfung der Restwertprognosen im Jahr 2020 infolge der COVID-19-Pandemie zu Wertminderungen in Höhe von 115 Mio €. Im Laufe des Jahres 2021 wurden viele restriktive Maßnahmen auch aufgrund der zunehmenden Impfquote gelockert. Infolgedessen und aufgrund des sich erholenden Gebrauchtfahrzeugmarktes wurden im Geschäftsjahr Wertminderungen in Höhe von 46 Mio € aufgelöst.

Wertminderung, wie auch Wertaufholung werden größtenteils im Segment MAN Truck & Bus ausgewiesen und sind in den Umsatzkosten enthalten.

Der überwiegende Teil der konsolidierungskreis bedingten Veränderung bei den Anschaffungs- und Herstellungskosten entfällt auf die Übernahme von Navistar.

## 22. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

### SINOTRUK

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Zwischen den Konzernunternehmen und Sinotruk besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft, wodurch der Konzern am lokalen Markt partizipiert. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong, China. Durch die Anwendung der Equity-Methode unter Beachtung von lokalen Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Beteiligung wird für die Bilanzierung von Sinotruk eine vom Geschäftsjahr der TRATON GROUP abweichende Berichtsperiode verwendet.

Zum 31. Dezember 2021 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 938 Mio € (1.436 Mio €).

### Zusammenfassende Finanzinformationen für Sinotruk auf 100 %-Basis und Überleitung auf die Bilanzwerte

Zusammenfassende Finanzinformationen für Sinotruk (auf 100%-Basis und somit nicht angepasst an den von TRATON gehaltenen Kapitalanteil) sowie die Überleitung zum Buchwert sind in den folgenden Tabellen enthalten:

#### GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2021 <sup>1</sup>	2020 <sup>1</sup>
Umsatzerlöse	15.273	9.072
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	1.057	538
Sonstiges Ergebnis	-10	-1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.047</b>	<b>537</b>
Erhaltene Dividende <sup>2</sup>	75	30

<sup>1</sup> Die Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli des Vorjahres bis zum 30. Juni des jeweiligen Jahres.

<sup>2</sup> Dividende nach Quellensteuer

#### BILANZ

in Mio €	31.12.2021 <sup>1</sup>	31.12.2020 <sup>1</sup>
Langfristige Vermögenswerte	3.852	2.578
Kurzfristige Vermögenswerte	12.346	8.755
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	161	185
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	10.499	7.180
<b>Nettovermögen</b>	<b>5.539</b>	<b>3.969</b>
<b>Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert</b>		
Nettovermögen	5.539	3.969
Minderheiten	978	405
Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen	4.560	3.564
Anteile von TRATON (in %)	25	25
<b>Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen</b>	<b>1.140</b>	<b>891</b>
Geschäftswert, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen	-63	-37
<b>Buchwert 31.12.</b>	<b>1.077</b>	<b>854</b>

<sup>1</sup> Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni des jeweiligen Jahres.

#### NAVISTAR

Bis 30. Juni 2021 wurde die Beteiligung an Navistar mit zuletzt einem Anteil von 16,7% als nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung ausgewiesen. Seit 1. Juli 2021 hält die TRATON GROUP 100% der Anteile an Navistar und berücksichtigt die Gesellschaft als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen (siehe Anhangsangabe „7. Akquisition Navistar“).

**Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen der TRATON GROUP:**  
Die Buchwerte übriger assoziierter Unternehmen betragen zum 31. Dezember 2021 134 Mio € (90 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die übrigen assoziierten Unternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den assoziierten Unternehmen beziehen:

in Mio €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	21	19
Sonstiges Ergebnis	-1	-1
Gesamtergebnis	21	18

**Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen der TRATON GROUP:**

Die Buchwerte der Gemeinschaftsunternehmen betragen zum 31. Dezember 2021 68 Mio € (60 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die Gemeinschaftsunternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den Gemeinschaftsunternehmen beziehen:

in Mio €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	3	9
Gesamtergebnis	3	9

### 23. Sonstige Beteiligungen

In den Sonstigen Beteiligungen sind Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie Finanzbeteiligungen enthalten.

Die nachfolgende Tabelle enthält Finanzinformationen zu erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Beteiligungen:

in Mio €	Fair Value		Dividenden	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
TuSimple	500	14	-	-
Northvolt AB	97	28	-	-
H2GS	10	-	-	-
Andere Beteiligungen	12	5	1	0
	<b>618</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Die erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten sonstigen Beteiligungen sind sehr stark angestiegen. Dies ist insbesondere auf den Zugang von Anteilen an TuSimple im Rahmen der Navistar-Akquisition und die Ausübung einer Option zum Erwerb weiterer Anteile an TuSimple durch TRATON zurückzuführen. Die Anteile an Northvolt AB erhöhten sich nach einer erfolgreichen Finanzierungsrunde und durch den Erwerb zusätzlicher Anteile.



## 24. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Mio €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft						
Kundenfinanzierung	1.408	2.700	4.107	1.061	2.020	3.081
Händlerfinanzierung	881	2	882	372	3	374
	<b>2.288</b>	<b>2.701</b>	<b>4.989</b>	<b>1.432</b>	<b>2.023</b>	<b>3.455</b>
Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	2	-	2	2	-	2
Forderungen aus dem Finanzierungsleasinggeschäft	1.811	3.133	4.944	1.523	2.760	4.283
	<b>4.102</b>	<b>5.834</b>	<b>9.936</b>	<b>2.957</b>	<b>4.783</b>	<b>7.741</b>

Forderungen aus Kundenfinanzierung umfassen im Wesentlichen Darlehen, die Direktkunden gewährt werden. Diese Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert. Forderungen aus Händlerfinanzierungen beinhalten im Wesentlichen Darlehen an Händler zur Finanzierung ihres Working Capitals. Die Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert.

Für weiterführende Informationen bezüglich „Leasinggeschäft“ und das mit Forderungen aus Finanzdienstleistungen verbundene Risikomanagement wird auf die Anhangsangabe „38. TRATON GROUP als Leasinggeber“ sowie „41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ verwiesen.

Der wesentliche Teil der Erhöhung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Vergleich zum Vorjahr ist auf die Akquisition von Navistar zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2021 beinhalten die Forderungen aus Finanzdienstleistungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen, überwiegend für Mietverträge, in Höhe von 8 Mio € (7 Mio €).

## 25. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Positive Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten	262	503
Verfügungsbeschränkte Guthaben	53	0
Forderungen aus Darlehen (ohne Zinsen)	15	15
Übrige finanzielle Vermögenswerte	441	369
	<b>771</b>	<b>888</b>

Derivate werden zum Fair Value bewertet. Im Vorjahr haben sich die positiven Fair Values von Derivaten durch die Abwertung des brasilianischen Reals gegenüber dem Euro und US-Dollar sowie durch Währungsschwankungen der schwedischen Krone und diverser Währungen aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erhöht. Im Geschäftsjahr 2021 wurden einige Währungsswaps, die aufgrund starker Kursschwankungen in den Vorjahren hohe positive Marktwerte hatten, abgewickelt und durch neue Derivate ersetzt. Außerdem sind durch die Erholung des brasilianischen Reals gegenüber dem Euro sowie diverser Währungen gegenüber der schwedischen Krone die positiven Marktwerte von Derivaten wieder gesunken. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe „41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

Die verfügbaren beschränkten Guthaben dienen im Wesentlichen als Sicherheit im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

Der Anstieg der Übrigen finanziellen Vermögenswerte ist im Wesentlichen durch die Erstkonsolidierung von Navistar geprägt. Im Posten sind u. a. Ansprüche auf Erstattungen, Forderungen aus dem Versicherungsmanagement sowie Gewährleistungsgutschriften enthalten.

Zum 31. Dezember 2021 beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 49 Mio € (88 Mio €). Davon entfallen 10 Mio € (9 Mio €) auf Forderungen aus Darlehen.

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	192	435
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	579	453

## 26. Sonstige Forderungen

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige Steueransprüche	1.003	670
Übrige Forderungen	673	450
	<b>1.676</b>	<b>1.120</b>

Der Anstieg der sonstigen Steueransprüche resultiert überwiegend aus höheren Umsatzsteuer- und Verkehrssteuerforderungen, vor allem in Brasilien.

In den übrigen Forderungen sind 63 Mio € (1 Mio €) aus Verkäufen mit Rückgaberecht enthalten, im Wesentlichen aus verkauften Fahrzeugen, bei denen TRATON bestimmte Teile zu einem späteren Zeitpunkt zur Wiederaufbereitung zurückkaufen wird. Darüber hinaus ist die Erhöhung der übrigen Forderungen teilweise auf die positive Entwicklung des Planvermögens für Pensionsverpflichtungen insbesondere in der Schweiz und in Großbritannien zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2021 beinhalten die sonstigen Forderungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 23 Mio € (16 Mio €).

Die sonstigen Forderungen sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen.

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige langfristige Forderungen	435	269
Sonstige kurzfristige Forderungen	1.240	851

Die Sonstigen kurzfristigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

## 27. Vorräte

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.204	620
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	783	415
Fertige Erzeugnisse und Waren	3.467	3.274
Geleistete Anzahlungen	1	16
	<b>5.456</b>	<b>4.325</b>

In der gesamten Branche haben sich Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Auch bei TRATON hatte dies Auswirkungen auf die Produktion. Aufgrund dessen zeigte sich im Geschäftsjahr 2021 eine Erhöhung der Rohstoffe und der unfertigen Erzeugnisse.

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden im Geschäftsjahr Vorräte in Höhe von 24.788 Mio € (18.826 Mio €) in den Umsatzkosten erfasst. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb von Navistar. Die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 107 Mio € (186 Mio €).

## 28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	2.321	1.727
Nahestehenden Unternehmen	116	179
	<b>2.437</b>	<b>1.906</b>

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Vorjahr ist hauptsächlich bedingt durch die erstmalige Einbeziehung von Navistar.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 5 Mio € (5 Mio €) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

## 29. Wertpapiere und Geldanlagen

Die Wertpapiere und Geldanlagen dienen der Liquiditätsvorsorge. Wertpapiere und Geldanlagen enthalten festverzinsliche Wertpapiere mit kurzer Laufzeit. Der Posten enthält zum 31. Dezember 2021 Geldanlagen in Höhe von 200 Mio € (2.100 Mio €) bei der Volkswagen AG. Sie sind den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Vermögenswerten zugeordnet.

Der Rückgang der Geldanlagen bei der Volkswagen AG im Vergleich zum Vorjahr ist bedingt durch den erhöhten Liquiditätsbedarf für die Akquisition von Navistar.

## 30. Flüssige Mittel

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Guthaben bei Kreditinstituten	1.706	1.281
Schecks, Wechsel und Kassenbestand	19	5
Cash Pooling Forderungen gegen nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	4	7
Forderungen gegen verbundene Unternehmen der Volkswagen Gruppe	273	421
	<b>2.002</b>	<b>1.714</b>

## 31. Eigenkapital

### GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500.000.000 € und ist eingeteilt in 500.000.000 auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien, auf die jeweils ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von 1,00 € entfällt.

Sämtliche Aktien sind voll eingezahlt und haben die gleichen Dividenden-Rechte. Ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 der Satzung ausgeschlossen.

### Genehmigtes Kapital

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 21. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 200.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 200.000.000 auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Dabei kann die Gewinnberechtigung neuer Aktien abweichend von § 60 Abs. 2 AktG bestimmt werden. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit der Vorstand nicht von den nachfolgenden Ermächtigungen, das Bezugsrecht mit Zustimmung des Aufsichtsrats auszuschließen, Gebrauch macht. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats in den folgenden Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen:

- zum Ausgleich von infolge einer Kapitalerhöhung entstehenden Spitzenbeträgen;
- soweit dies erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von der Gesellschaft und/oder ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen sowie Wandelgenussrechten ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung ihrer Optionsausübungs- bzw. Wandlungspflichten zustünde;
- wenn die neuen Aktien gegen Bareinlagen ausgegeben werden und der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabebetrags, die möglichst

zeitnah zur Platzierung der Aktien erfolgen soll, nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts gilt jedoch nur, soweit der rechnerisch auf die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital insgesamt 10% des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder das bei Wirksamwerden dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital noch das zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital. Auf diese Begrenzung sind Aktien anzurechnen, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben wurden oder (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen oder Genussrechten mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionsausübungspflichten ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen oder Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben wurden;

- d) sofern die Kapitalerhöhung zur Gewährung von Aktien gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2019 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

### Bedingtes Kapital

Gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 50.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Das Bedingte Kapital 2019 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 unter Tagesordnungspunkt 2 durch die Gesellschaft oder durch andere Gesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich beteiligt ist, ausgegeben werden, für den Fall, dass Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht

Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren. Die Ausgabe der Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Beschlusses zu bestimmenden Wandlungs- bzw. Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur durchgeführt, soweit Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie ausgegeben werden, am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Gewinnbeteiligung hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 14.295 Mio € (19.995 Mio €) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar.

Bei der Kapitalrücklage in Höhe von 14.295 Mio € handelt es sich um eine freie Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB. Im Geschäftsjahr wurden 5.700 Mio € aufgelöst und in die Gewinnrücklagen eingestellt.

### Gewinnrücklagen und Sonstiges Ergebnis

Die zum 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Gewinnrücklagen in Höhe von 1.477 Mio € (–4.479 Mio €) stellen Beträge dar, die in Vorperioden als Ergebnisse nach Steuern erfasst wurden. Sie beinhalten zudem die Differenz zwischen dem Wert der MAN SE-Aktien zum Zeitpunkt ihrer Überführung in die TRATON SE und dem erfassten Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Im Jahr 2021 zahlte die TRATON SE ihren Aktionären eine Dividende in Höhe von 0,25 € (1,00 €) pro Aktie. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung in Höhe von 125 Mio € (500 Mio €).

Zum 31. Dezember 2021 beinhaltet das Kumulierte Sonstige Ergebnis in Höhe von –2.829 Mio € (–3.078 Mio €) die kumulierten Beträge aus erfolgsneutralen Transaktionen, insbesondere Währungsumrechnungsdifferenzen, Differenzen aus der Neubewertung von Pensionsplänen und der Bewertung von Beteiligungen. Weitere Informationen sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen.

Für das Geschäftsjahr 2021 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE der am 9. Juni 2022 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividendenzahlung von 0,50 € je Aktie (0,25 € je Aktie) vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 250 Mio € (125 Mio €).

### Anteile von Minderheiten am Eigenkapital

Am 28. Februar 2020 gab die TRATON SE (TRATON) die Absicht bekannt, die MAN SE, München, (MAN) auf TRATON verschmelzen zu wollen. Im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung sollte auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt werden (verschmelzungsrechtlicher Squeeze Out).

TRATON hielt 94,36 % des Grundkapitals von MAN und hat mit der Bekanntmachung vom 8. Mai 2021 den Minderheitsaktionären von MAN eine Barabfindung in Höhe von 70,68 € angeboten. Die Verschmelzung von MAN auf TRATON wurde auf der Hauptversammlung der MAN SE am 29. Juni 2021 beschlossen. Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von 587 Mio € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital der TRATON GROUP und die Gewinnrücklagen.

Der verschmelzungsrechtliche Squeeze Out ist mit der Eintragung der Verschmelzung in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE am 31. August 2021 wirksam geworden.

Seitdem werden in den Minderheitsanteilen am Eigenkapital keine wesentlichen Beträge mehr ausgewiesen.

Die Eigenkapitaltransaktion führte zu folgendem Ergebnis:

in Mio €	2021
Barabfindung für die 5,64% Minderheitsanteile (inklusive Zinsen)	587
Den Minderheitsanteilen zuzuordnendes Eigenkapital	245
<b>Reduktion der Eigenkapitalanteile der Aktionäre der TRATON SE</b>	<b>342</b>
davon	
Gewinnrücklagen	270
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus Währungsumrechnung	46
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus Cashflow Hedges	1
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	1
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus Neubewertungen aus Pensionsplänen	24

### 32. Finanzverbindlichkeiten

Die Aufgliederung der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Anleihen	9.553	7.170
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.310	3.001
Leasingverbindlichkeiten	1.237	1.047
Darlehen von Volkswagen International Luxemburg S.A.	1.049	–
Schuldscheindarlehen	699	–
Darlehen von Volkswagen AG	270	1.000
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	88	80
	<b>18.205</b>	<b>12.298</b>

Finanzverbindlichkeiten aus Anleihen beziehen sich im Wesentlichen auf European Medium Term Notes (EMTN).

Beginnend im März 2021 wurden Anleihen in Höhe von insgesamt 4.300 Mio € aus dem durch die TRATON Finance erstmalig aufgelegten 12.000 Mio € European-Medium-Term-Notes-Programm am Kapitalmarkt begeben und teilweise über Zinsderivate gesichert.

Scania setzt ein European-Medium-Term-Notes-Programm in Höhe von 9.000 Mio € ein, das mit 4.954 Mio € in Anspruch genommen wurde.

Im März 2021 wurden von der TRATON SE mehrere Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 700 Mio € bei Investoren platziert und zum 31. Dezember 2021 voll in Anspruch genommen. Sie beinhalten Nachhaltigkeitskriterien (an ESG-Rating gebundenes Pricing) und unterstreichen damit das Engagement der TRATON GROUP bei Nachhaltigkeitsthemen und nachhaltigem Unternehmenserfolg.

Die Finanzverbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12.181	5.914
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	6.024	6.384

### 33. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen	3.438	3.439
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	272	225
Verbindlichkeiten aus Factoring	113	-
Zinsverbindlichkeiten	78	45
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	574	467
	<b>4.474</b>	<b>4.176</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze - Vorjahresinformationen“.

Die Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen stammen aus Verkäufen von Nutzfahrzeugen, die aufgrund einer Rückkaufvereinbarung als Operating-Leasingverhältnis bilanziert werden.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten. Weil diese Instrumente vornehmlich zur Absicherung des Währungsrisikos von Kundenbestellungen und der Nettoliquidität zum Einsatz kommen, werden sie sich mit gegenläufigen Effekten des Basiswerts ausgleichen. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe „41. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

Bezüglich der Verbindlichkeiten aus Factoring verweisen wir auf die Anhangsangabe „40. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7 – ÜBERTRAGUNG FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE“.

Die Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten vor allem Abgrenzungen für ausstehende Eingangsrechnungen von Lieferanten.



Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2.429	2.321
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	2.045	1.855

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

### 34. Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte	2.444	2.333
Vertragsverbindlichkeiten	1.767	1.284
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	856	653
Verbindlichkeiten aus übrigen Steuern	522	440
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	208	174
Übrige sonstige Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	484	352
	6.282	5.236

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

Bei den noch nicht als Ertrag vereinnahmten Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte handelt es sich um Verbindlichkeiten aus Buy-Back-Geschäften.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	2.074	1.903
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	4.208	3.332

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

Die folgende Tabelle erläutert die Veränderung der Vertragsverbindlichkeiten im Berichtszeitraum:

in Mio €	2021	2020
<b>Vertragsverbindlichkeiten zum 01.01.</b>	<b>1.284</b>	<b>1.232</b>
Zugänge und Abgänge	291	95
Anpassungen der Währungsumrechnung	38	-44
Veränderungen im Konsolidierungskreis	155	-
<b>Vertragsverbindlichkeiten zum 31.12.</b>	<b>1.767</b>	<b>1.284</b>

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis beinhalten im Wesentlichen den Zugang der Vertragsverbindlichkeiten aus der Erstkonsolidierung von Navistar.

### 35. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die TRATON GROUP gewährt ihren Mitarbeitern Altersversorgungsleistungen entsprechend den landesspezifischen Gegebenheiten in Form von leistungs- oder beitragsorientierten Pensionsplänen.

#### BEITRAGSORIENTIERTE PLÄNE IN DER TRATON GROUP

Bei beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) werden aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche oder private Versorgungsträger gezahlt. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2021 in der TRATON GROUP auf insgesamt 326 Mio €

(310 Mio €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 110 Mio € (107 Mio €) geleistet. Daneben sind hier im Wesentlichen beitragsorientierte Versorgungspläne in Schweden und den USA bzw. leistungsorientierte gemeinschaftliche Pensionspläne, die als beitragsorientierte Pensionspläne bilanziert werden (siehe Abschnitt „**Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber in der TRATON GROUP**“) enthalten.

#### **GEMEINSCHAFTLICHE PLÄNE MEHRERER ARBEITGEBER IN DER TRATON GROUP**

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren in der TRATON GROUP in Großbritannien, in Schweden, in der Schweiz und in den Niederlanden. Hierbei handelt es sich mehrheitlich um leistungsorientierte Pläne (siehe Abschnitt „**Pläne in anderen Ländern**“).

Ein geringer Teil dieser gemeinschaftlichen Pensionspläne wird als beitragsorientierter Plan bilanziert, da die TRATON GROUP keine Möglichkeit hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan notwendigen Informationen zu erhalten. Dies gilt für die niederländischen Pensionskassen „Pensioenfonds Metaal en Techniek“ und „Bedrijfstakpensioenfonds Metal Elektro“, die von MN Services betreut werden, sowie für den Teil der schwedischen ITP-Betriebsrenten, die vom Rentenversicherer „Alecta“ betreut werden. Die Versicherungsverpflichtungen werden von Alecta anhand versicherungsmathematischer Methoden und Annahmen errechnet. Diese Methoden und Annahmen weichen von denen ab, die gemäß IAS 19 für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne erforderlich sind.

Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt.

Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2022 betragen 38 Mio €. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet die TRATON GROUP nur in einem sehr beschränkten Maße für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Bei den als beitragsorientierter Plan bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen der TRATON GROUP an den Gesamtverpflichtungen gering.

#### **LEISTUNGSORIENTIERTE PLÄNE IN DER TRATON GROUP**

Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen der TRATON GROUP umfasst nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne, die zu einem nennenswerten Teil über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden.

Durch die Akquisition von Navistar zum 1. Juli 2021 sind im Geschäftsjahr weitere leistungsorientierte Versorgungspläne in den USA, Kanada, Mexiko und Brasilien hinzugekommen.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen, kanadischen und brasilianischen Konzerngesellschaften für die Gesundheitsfürsorge der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Gesundheitsfürsorge berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 11 Mio € (4 Mio €) als Aufwand für die Gesundheitsfürsorge erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2021 betrug 613 Mio € (47 Mio €).

Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

#### **Pläne bei Scania in Schweden**

Mitarbeiter von Scania in Schweden sind in Pensionspläne für die Zeit nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses eingebunden, die Altersrenten, Vorruhestandsrenten, Hinterbliebenenabsicherung und Abfindungszahlungen leisten.

Für Angestellte der Jahrgänge vor 1979 greift der leistungsorientierte ITP2, der durch bilanzielle Rückstellungen und seit 2019 teilweise auch durch Pensionsvermögen finanziert und durch Kreditversicherungen bei Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti abgesichert ist, einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVG), der den Plan auch betreut. Die externe Kapitaldeckung erfolgt über eine Stiftung (Pensionsstiftelse). Zum 31. Dezember 2021 betrug der Marktwert des Pensionsvermögens 216 Mio € (152 Mio €). Ein weiterer Teil des ITP2 ist durch Beiträge an den Rentenversicherer „Alecta“ abgesichert (siehe Abschnitt „**Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber in der TRATON GROUP**“).

Neben diesen Verpflichtungen bestehen auch leistungsorientierte Verpflichtungen für Arbeiter im Vorruhestand, die das 62. Lebensjahr erreicht haben und 30 Jahre im Unternehmen beschäftigt waren bzw. die das 63. Lebensjahr erreicht und 25 Jahre für das Unter-

nehmen beschäftigt waren, sowie für eine begrenzte Anzahl von ehemaligen Führungskräften.

Für die Verpflichtungen, die nur durch bilanzielle Rückstellungen finanziert werden, trägt das Unternehmen die mit lebenslangen Pensionsleistungen verbundenen Risiken.

#### Pläne bei Navistar in den USA

Navistar gewährt den Mitarbeitern in den USA eine Reihe leistungsorientierter Pensionspläne, die Altersversorgungsleistungen in Form lebenslanger Renten gewähren. Die Leistungen der zwei Pensionspläne für Angestellte basieren in der Regel auf dem Gehalt und der Dauer der Betriebszugehörigkeit, während sich die Leistungen aus den zwei Pensionsplänen für Arbeiter in der Regel aus einem ausgehandelten Betrag für jedes Dienstjahr ergeben.

Die Pensionspläne für Arbeiter und Angestellte sind seit 2008 bzw. 1996 für Neueintritte und, bis auf einen der Pläne für Arbeiter, auch für die Ansammlung weiterer Leistungsansprüche geschlossen.

Bei diesen Plänen handelt es sich um kapitalgedeckte Pensionspläne, die dem US Employee Retirement Income Security Act (ERISA) unterliegen, und die als nach US-Recht qualifizierte Pensionspläne steuerlich begünstigt werden. Nach internen Richtlinien wird jeweils der erforderliche Mindestbeitrag gemäß ERISA und dem Internal Revenue Code finanziert und darüber hinaus werden von Zeit zu Zeit diskretionär zusätzliche Beiträge geleistet.

Die Pensionspläne sind Zins-, Markt- und Langlebighkeitsrisiken ausgesetzt, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das Planvermögen wird unter Einbeziehung eines externen Investmentberaters zur Vermeidung von Konzentrationen in Art, Sektor, Emittent, Markt oder Land diversifiziert und durch erfahrene Fondsmanager in Aktien, Immobilien, Hedgefonds, Kreditprodukte und Vermögenswerte zur Absicherung der Verbindlichkeiten angelegt. Für jeden Pensionsplan gibt es eine Investitionsrichtlinie, in der unter anderem die Strategische Asset Allokation in Abhängigkeit vom Finanzierungsgrad festgelegt ist. Bei zunehmendem Ausfinanzierungsgrad wird zu Lasten renditestärkerer aber auch volatilere Assetklassen in Assetklassen umgeschichtet, die das Zinsänderungsrisiko reduzieren. Derzeit werden keine deri-

vativen Produkte zur Absicherung von Langlebighkeits- bzw. Zinsänderungsrisiken eingesetzt.

Für Führungskräfte gibt es nach US-Recht nicht-qualifizierte leistungsorientierte Versorgungspläne, die nicht ERISA unterliegen, und Altersversorgungsleistungen in Form einer lebenslangen Rente gewähren. Diese sind ausschließlich durch Rückstellungen finanziert.

Darüber hinaus werden in den USA sonstige Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses über einen kapitalgedeckten und einen nicht kapitalgedeckten Plan („OPEB“) gewährt, die jeweils medizinische Leistungen, verschreibungspflichtige Medikamente und Lebensversicherungen für eine geschlossene Gruppe von Teilnehmern auf Lebenszeit gewähren.

Der bei Erwerb von Navistar gültige Leistungsumfang des kapitalgedeckten Plans ergab sich aus einer in 1993 abgeschlossenen Vereinbarung („1993 Settlement Agreement“) zwischen Navistar, den Arbeitnehmern von Navistar, Rentnern sowie tariflichen Organisationen, und sah eine Kostenteilung zwischen Unternehmen und Teilnehmern in Form von Prämien, Zuzahlungen und Selbstbeteiligungen vor. Als Teil dieser Vereinbarung wurde zur teilweisen Finanzierung der Kranken- und Lebensversicherungsverpflichtungen ein Planvermögen („Base Program Trust“) gebildet. Das Planvermögen wird unter der Aufsicht des Health Benefit Program Committee (HBPC) geführt, dessen Mitglieder Arbeitnehmer von Navistar und pensionierte Teilnehmer des kapitalgedeckten Plans sind. Navistar war verpflichtet jährlich Beiträge einzuzahlen. Zusätzlich wurden die Kosten für die Leistungen zwischen Navistar, den Leistungsempfängern und dem Basisvermögen aufgeteilt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wird der kapitalgedeckte OPEB Plan bzgl. der Beiträge, die die Teilnehmer für die medizinische Versorgung der Rentner im Rahmen des Plans zahlen müssen angepasst, um eine Anpassung zu der 1993 abgeschlossenen Vereinbarung abzubilden. Dabei werden insbesondere die Beiträge der Rentner um die staatlichen Subventionen aus der Arbeitgebergruppenverzichtsvereinbarung reduziert. Diese Veränderung führt zum 31. Dezember 2021 zu einer Erhöhung der Verpflichtung um 123 Mio €. Die finale gerichtliche Genehmigung der Einigung über die Mediation der Streitpunkte betreffend der 1993 geschlossenen Vereinbarung wird für das erste Halbjahr 2022 erwartet (siehe Anhangsangaben „[36. Sonstige Rückstellungen](#)“ und „[44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren](#)“).

### Pläne bei der TRATON Holding und MAN in Deutschland

Als eines der wesentlichen Elemente der Vergütungspolitik gewähren die deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und die TRATON Holding ihren inländischen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Diese bietet eine verlässliche Zusatzversorgung im Ruhestand sowie einen Risikoschutz für Invalidität und Todesfall.

Im Rahmen der aktuellen Versorgungswerke erhalten die aktiven Mitarbeiter an ihre Bezüge gekoppelte Arbeitgeberbeiträge und haben darüber hinaus die Möglichkeit, durch – im Tarifbereich arbeitgebergeförderte – Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Durch die arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Beitragszahlungen sowie die am Kapitalmarkt erzielten Erträge aus der Kapitalanlage wird während des aktiven Dienstes ein Versorgungskapital aufgebaut, das im Ruhestand als Einmalkapital oder in Raten ausgezahlt wird oder in bestimmten Fällen verrentet werden kann. Im Rahmen der Kapitalanlage werden die Anlagerisiken der Mitarbeiter mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (Life-Cycle-Konzept). Die Wertentwicklung des Versorgungskapitals leitet sich aus der Rendite der Kapitalanlagen ab. Bei Renteneintritt wird mindestens die Summe der für den Mitarbeiter einbezahlten Beiträge ausbezahlt.

Ehemalige Mitarbeiter, Rentner oder mit unverfallbaren Ansprüchen ausgeschiedene Mitarbeiter, haben auch Versorgungsansprüche aus geschlossenen Versorgungswerken, die auf die Gewährung lebenslanger Rentenzahlungen ausgerichtet sind. Mit diesen Zusagen sind die üblichen Lebensdauer- und Inflationsrisiken verbunden, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das inländische Pensionsvermögen wird durch den MAN Pension Trust e.V. bzw. die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG verwaltet. Dieses Vermögen ist unwiderruflich dem Zugriff der Konzerngesellschaften entzogen und darf ausschließlich für laufende Versorgungsleistungen oder für Ansprüche der Mitarbeiter im Insolvenzfall verwendet werden. Die ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung des Treuhandvermögens werden von unternehmensfremden Treuhändern überwacht. Die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG unterliegt zudem der Überwachung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Das Pensionsvermögen wird durch professionelle Investmentmanager nach vom Anlageausschuss der TRATON SE vorgegebenen Anlagerichtlinien investiert. Die strategische

Allokation des Pensionsvermögens basiert auf in regelmäßigen Abständen durchgeführten Asset-Liability-Management-Studien.

Der Erwerb von durch Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begebenen Wertpapieren sowie Investments in eigengenutzte Immobilien ist grundsätzlich unzulässig.

### Pläne in anderen Ländern

Mitarbeiter in Großbritannien, in der Schweiz, in Kanada und in Brasilien erhalten Versorgungsleistungen aus leistungsorientierten, fondsfinanzierten Pensions- und Gesundheitsvorsorgeplänen.

Die lebenslange Renten gewährenden Pensionspläne in Großbritannien sind für Neueintritte und für den Erwerb weiterer Ansprüche geschlossen. Für die Verwaltung der Pensionspläne einschließlich der Kapitalanlage sind Trustee Boards zuständig, die professionelle Administratoren und Berater mandatiert haben. Regelmäßige Asset-Liability-Management-Studien bilden die Basis für das Kapitalanlage- und Risikomanagement. Das Kapitalanlagerisiko wird bei MAN im Rahmen einer definierten Risiko-Reduktionsstrategie bei sich verbessernden Finanzierungsquoten sukzessive reduziert.

Mitarbeiter in der Schweiz bauen über Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge bei überbetrieblichen (MAN) oder betrieblichen Versorgungsträgern (Scania) Ansprüche auf, welche zum Renteneintritt zu den dann gültigen Bedingungen in eine lebenslange Rente gewandelt werden. Die Versorgungswerke werden konservativ auf Basis staatlicher Vorgaben geführt. Sofern die Ansprüche aufgrund negativer Marktentwicklungen nicht mehr durch Kapital gedeckt sind, können Sanierungsbeiträge von den angeschlossenen Arbeitgebern und ihren Mitarbeitern erhoben werden.

In Kanada gibt es zwei registrierte und kapitalgedeckte leistungsorientierte Pensionspläne, einen für Arbeiter und einen für Angestellte, sowie einen Plan für sonstige Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (OBEP). Die Pensionspläne gewähren lebenslange Renten und sind für Neueintritte geschlossen. Der Pensionsplan für Angestellte ist auch für den Erwerb weiterer Ansprüche geschlossen. Der kanadische OPEB Plan bietet Kranken-, Zahn- und Lebensversicherungsleistungen für berechtigte Rentner und ist ebenfalls für Neueintritte geschlossen.

Mitarbeiter in Brasilien haben Ansprüche aus leistungsorientierten, weitgehend ausfinanzierten Pensionsplänen und Ansprüche aus rückstellungsfinanzierten Gesundheitsvorsorgeplänen.

Darüber hinaus werden in weiteren Ländern Pensionspläne mit geringem Leistungsumfang unterhalten bzw. obligatorische Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährt. Diese Leistungen sind vollständig (Niederlande) oder teilweise mit Kapital unterlegt (Belgien, Frankreich, Indien) bzw. nur rückstellungsfinanziert (Österreich, Türkei, Polen, Italien).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	6.313	3.460
Fair Value des Planvermögens	4.458	2.022
Finanzierungsstatus (Saldo)	1.855	1.438
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	720	387
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	6	2
<b>Bilanzwerte</b>	<b>2.581</b>	<b>1.827</b>
davon Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.648	1.828
davon Sonstige Vermögenswerte	66	0

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

in %	Deutschland		USA		Schweden		Andere Länder	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Diskontierungszinssatz 31.12.	1,0	0,5	2,6	-	2,0	1,3	2,5	1,5
Entgelttrend	3,0	3,0	0,3	-	3,0	2,3	1,4	1,2
Rententrend	1,7	1,5	0,0	-	2,3	1,5	1,1	1,0
Fluktuationsrate	2,5	2,6	3,5	-	4,7	4,8	3,0	3,8
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	-	-	6,2	-	-	-	6,3	7,1

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden. Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in den Ländern jeweils die aktuellen Sterbetafeln berücksichtigt. Für Deutschland wurden für die MAN-Gesellschaften, die TRATON SE und die TB Digital Services GmbH die Richttafeln 2005 G von Prof. Klaus Heubeck an MAN-spezifische Erfahrungswerte, zuletzt im Jahr 2017, angepasst und stellen somit die Sterblichkeit in der TRATON GROUP besser dar als die Sterbetafeln RT2018G. Für die US-amerikanischen Altersvorsorgepläne werden die Sterblichkeitsraten aus den von der Society of Actuaries veröffentlichten Standardsterblichkeitstafeln um die Erfahrungen der Pläne angepasst. Alle fünf Jahre wird eine Studie durchgeführt, um die beste Schätzung des aktuellen Sterblichkeitsniveaus zu ermitteln. Die angesetzte Sterblichkeit berücksichtigt Anpassungen aufgrund der COVID-19-Pandemie. In Schweden werden die DUS2014 Standardsterbetafeln angewendet. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität (AA) bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Die Entgeltrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriereschritten berücksichtigen. Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung. Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen. Im jährlichen Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge sind erwartete Kostentrends für medizinische Leistungen auf Basis von Erfahrungswerten bei

den berechtigten Rentenbeziehern, kurzfristigen Kostenerwartungen sowie branchenspezifischen Benchmarks und Erhebungen berücksichtigt.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

in Mio €	2021	2020
<b>Bilanzwerte am 01.01.</b>	<b>1.827</b>	<b>1.765</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	120	114
Nettozinsaufwand	39	26
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-2	-11
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-221	129
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	84	15
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	-236	-77
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	2	1
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	-97	-123
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	11	5
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-69	-40
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-3	-1
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus der Planabgeltung	-1	-
Konsolidierungskreisänderungen	973	0
Sonstige Veränderungen	124	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	32	26
<b>Bilanzwerte am 31.12.</b>	<b>2.581</b>	<b>1.827</b>

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2021	2020
<b>Barwert der Verpflichtungen am 01.01.</b>	<b>3.848</b>	<b>3.651</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	120	114
Zinsaufwand	76	46
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-2	-11
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-221	129
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	84	15
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	13	8
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-69	-40
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-166	-74
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-3	-1
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus der Planabgeltung	-2	-
Konsolidierungskreisänderungen	3.079	2
Sonstige Veränderungen	124	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	155	11
<b>Barwert der Verpflichtungen am 31.12.</b>	<b>7.033</b>	<b>3.848</b>

Von den leistungsorientierten Verpflichtungen entfallen zum Bilanzstichtag 3.183 Mio € auf die Pläne von Navistar in den USA, 1.739 Mio € (1.760 Mio €) auf die Pläne der TRATON Holding und der deutschen MAN Gesellschaften und weitere 1.294 € (1.242 Mio €) auf die Pläne von Scania in Schweden.

Die Konsolidierungskreisänderung beinhaltet im Wesentlichen den Zugang der leistungsorientierten Verpflichtung aus der Erstkonsolidierung von Navistar in Höhe von 3.169 Mio €. Gegenläufig wirkt der Abgang durch den Verkauf der österreichischen Gesellschaft in Steyr in Höhe von 90 Mio €.



Die sonstige Veränderung ist mit 123 Mio € auf die Einigung (unter Vorbehalt der Bestätigung durch ein Gericht) über die Mediation der Streitpunkte betreffend der 1993 abgeschlossenen Vereinbarung zum kapitalgedeckten OPEB Plan in den USA zurückzuführen, für die zuvor eine sonstige Rückstellung angesetzt war (siehe Abschnitt „**Pläne bei Navistar in den USA**“).

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierten Verpflichtungen:

Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls	31.12.2021		31.12.2020	
	in Mio €	Veränderung in %	in Mio €	Veränderung in %
Diskontierungszinssatz				
um 0,5 Prozentpunkte höher	6.631	-5,7	3.567	-7,3
um 0,5 Prozentpunkte niedriger	7.483	6,4	4.166	8,3
Rententrend				
um 0,5 Prozentpunkte höher	7.191	2,2	4.009	4,2
um 0,5 Prozentpunkte niedriger	6.900	-1,9	3.720	-3,3
Entgelttrend				
um 0,5 Prozentpunkte höher	7.125	1,3	3.947	2,6
um 0,5 Prozentpunkte niedriger	6.951	-1,2	3.759	-2,3
Lebenserwartung				
um ein Jahr länger	7.307	3,9	3.988	3,6

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt. Zur Untersuchung der Sensitivität des Anwartschaftsbarwerts gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurde im Rahmen einer Vergleichsberechnung das Lebensalter der Anspruchsberechtigten um ein Jahr reduziert. Die auf Basis der Anwartschaftsbarwerte gewichtete

durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen beträgt 12 Jahre (16 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Aktive Mitglieder mit Ansprüchen aus Leistungszusagen	63.467	50.379
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	16.090	11.570
Rentner	88.374	21.260
	<b>167.940</b>	<b>83.209</b>

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Verpflichtungen anhand der Aufteilung des Barwerts der Verpflichtungen nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	378	101
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	1.443	483
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	5.213	3.264
	<b>7.033</b>	<b>3.848</b>

Die Entwicklung des Planvermögens wird aus folgender Tabelle ersichtlich:

in Mio €	2021	2020
<b>Fair Value des Planvermögens am 01.01.</b>	<b>2.022</b>	<b>1.888</b>
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	37	19
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	236	77
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	97	123
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	2	3
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-166	-74
Gewinne (+) oder Verluste (-) aus der Planabgeltung	-1	-
Konsolidierungskreisänderungen	2.107	1
Sonstige Veränderungen	0	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	123	-14
<b>Fair Value des Planvermögens am 31.12.</b>	<b>4.458</b>	<b>2.022</b>

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 121 Mio € (91 Mio €) belaufen.

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 273 Mio € (Erträge in Höhe von 96 Mio €).

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

in Mio €	31.12.2021			31.12.2020		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Flüssige Mittel	166	-	166	63	-	63
Eigenkapitalinstrumente	116	-	116	112	-	112
Schuldinstrumente	137	5	142	83	-	83
Direktinvestitionen in Immobilien	-	43	43	-	5	5
Aktienfonds	1.510	1	1.511	550	1	551
Rentenfonds	1.430	157	1.587	768	5	773
Immobilienfonds	364	23	387	117	-	117
Sonstige Fonds	36	173	209	36	24	60
Sonstiges	42	256	298	5	253	258
<b>Planvermögen zum Fair Value</b>	<b>3.800</b>	<b>657</b>	<b>4.458</b>	<b>1.735</b>	<b>287</b>	<b>2.022</b>

Zum Planvermögen gehören zum 31. Dezember 2021 auch Investitionen innerhalb der TRATON GROUP in Höhe von 10 Mio €, wobei 5 Mio € auf Finanzpositionen und 5 Mio € auf Nichtfinanzpositionen entfallen (9 Mio €, 5 Mio € finanziell und 5 Mio € nichtfinanziell).

Die Entwicklung der Auswirkungen der Obergrenze stellt sich wie folgt dar:

in Mio €	2021	2020
<b>Effekte der Vermögensobergrenze zum 01.01.</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Veränderung im nicht als Vermögenswert angesetzten Betrag aufgrund der Obergrenze gemäß IAS 19	2	1
Konsolidierungskreisänderungen	1	-
<b>Effekte der Vermögensobergrenze zum 31.12.</b>	<b>6</b>	<b>2</b>

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

in Mio €	2021	2020
Laufender Dienstzeitaufwand	-120	-114
Nettozinsaufwand	-39	-26
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	3	1
Gewinne (+)/Verluste (-) aus der Planabgeltung	1	-
<b>Saldo der in der GuV ausgewiesenen Aufwendungen (-) und Erträge (+)</b>	<b>-154</b>	<b>-139</b>

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten. Die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

### 36. Sonstige Rückstellungen

in Mio €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	Prozess- und Rechtsrisiken	Restrukturierung	Übrige Rückstellungen	Gesamt
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>1.129</b>	<b>253</b>	<b>446</b>	<b>18</b>	<b>434</b>	<b>2.280</b>
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	419	54	972	9	166	1.619
Währungsanpassung	26	2	37	0	13	78
Verbrauch	-640	-76	-296	-22	-234	-1.268
Zuführung/Neubildung	880	146	548	237	396	2.207
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	0	-22	-	-	-8	-31
Aufzinsungseffekt/ Effekte aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes	-1	0	-	-	1	0
Auflösung	-134	-5	-20	-1	-67	-227
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>1.679</b>	<b>352</b>	<b>1.687</b>	<b>241</b>	<b>700</b>	<b>4.659</b>
davon kurzfristig	876	80	1.405	200	542	3.103
davon langfristig	803	272	282	41	159	1.557

In den Abgängen aus Unternehmensveräußerungen sind 24 Mio € aus der Veräußerung der MTBÖ enthalten. Weitere Erläuterungen befinden sich in der Anhangsangabe „8. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen“.

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen abdecken. Diese enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Gewährleistungen sowie gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Rückstellungen für Gewährleistungen ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs. Des Wei-

teren sind Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen aus Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern werden u. a. für Jubiläumsgewährungen, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken sind im Wesentlichen auf das Kartellrechtsverfahren zurückzuführen, das die Europäische Kommission gegen europäische Lkw-Hersteller eingeleitet hat. Darüber hinaus enthalten die Prozess- und Rechtsrisiken Vorsorgen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften der TRATON GROUP national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken sowie zum Kartellrechtsverfahren befinden sich in der Anhangsangabe „**44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren**“.

Die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen bei den Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken sind im Wesentlichen auf die Profit-Sharing-Streitigkeiten von Navistar zurückzuführen. Der bilanzierte Betrag berücksichtigt die Einigung über die Mediation der Streitpunkte betreffend der 1993 geschlossenen Vereinbarung, welche noch unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch ein Gericht steht (siehe Anhangsangabe „**44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren**“).

Die im Geschäftsjahr 2021 im Wesentlichen bei MAN Truck & Bus für die Neuaufstellung gebildeten Rückstellungen für Restrukturierung entfielen auf Personalmaßnahmen (u. a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen).

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die sich aus dem operativen Geschäft ergeben und in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden unter den Übrigen Rückstellungen auch Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten für Verkehrssteuern und sonstige Steuern erfasst.

### 37. TRATON GROUP als Leasingnehmer

Die TRATON GROUP tritt in vielen Bereichen des Unternehmens als Leasingnehmer auf. Gegenstand dieser Geschäfte ist im Wesentlichen das Anmieten von Immobilien, Büroausstattung, Pkw und sonstigen Produktionsmitteln. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen werden in der Bilanz in den Sachanlagen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

**ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM  
31. DEZEMBER 2021**

in Mio €	In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte	In Technischen Anlagen und Maschinen enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausrüstung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>				
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>1.114</b>	<b>1</b>	<b>243</b>	<b>1.358</b>
Währungsanpassung	17	0	0	17
Veränderungen				
Konsolidierungskreis	103	0	9	112
Zugänge	247	0	77	325
Abgänge	-55	0	-63	-119
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>1.426</b>	<b>1</b>	<b>266</b>	<b>1.693</b>
<b>Abschreibungen</b>				
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>242</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>351</b>
Währungsanpassung	3	0	0	3
Veränderungen				
Konsolidierungskreis	2	0	-3	-1
Zugänge Abschreibungen	166	0	79	245
Zugänge				
Wertminderungen	0	-	1	1
Abgänge	-32	0	-61	-92
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>381</b>	<b>1</b>	<b>125</b>	<b>507</b>
<b>Buchwert am 31.12.2021</b>	<b>1.044</b>	<b>1</b>	<b>141</b>	<b>1.186</b>

**ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM  
31. DEZEMBER 2020**

in Mio €	In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte	In Technischen Anlagen und Maschinen enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausrüstung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>				
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>1.013</b>	<b>1</b>	<b>230</b>	<b>1.243</b>
Währungsanpassung	-28	0	-4	-31
Zugänge	172	0	65	238
Abgänge	-43	0	-49	-92
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>1.114</b>	<b>1</b>	<b>243</b>	<b>1.358</b>
<b>Abschreibungen</b>				
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>126</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>195</b>
Währungsanpassung	-5	0	-1	-7
Zugänge Abschreibungen	135	0	83	218
Zugänge				
Wertminderungen	6	-	1	6
Abgänge	-20	0	-41	-61
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>242</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>351</b>
<b>Buchwert am 31.12.2020</b>	<b>872</b>	<b>1</b>	<b>134</b>	<b>1.007</b>

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 5 Mio € (3 Mio €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeiten liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert. Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über die vertraglichen Fälligkeiten dieser Verbindlichkeiten:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Finanzverbindlichkeiten – langfristig	995	856
Finanzverbindlichkeiten – kurzfristig	241	192
<b>Buchwert der Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>1.237</b>	<b>1.047</b>

Die Leasingverbindlichkeiten weisen, unter Berücksichtigung zukünftig zu zahlender Zinsen, folgende Fälligkeitsstruktur auf:

Stand am 31.12.2021 in Mio €	Vertragliche Fälligkeiten			Gesamt
	2022	2023 – 2026	ab 2027	
Leasingverbindlichkeiten	269	715	424	<b>1.408</b>

Stand am 31.12.2020 in Mio €	Vertragliche Fälligkeiten			Gesamt
	2021	2022 – 2025	ab 2026	
Leasingverbindlichkeiten	219	589	417	<b>1.224</b>

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 30 Mio € (32 Mio €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für geringwertige Leasinggegenstände betragen im Geschäftsjahr 34 Mio € (43 Mio €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 12 Mio € (13 Mio €) betragen.

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 318 Mio € (299 Mio €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über mögliche, zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
<b>Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von</b>		
Verlängerungsoptionen	721	463
Kündigungsoptionen	1	1
Leasingverhältnisse, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	55	45

### 38. TRATON GROUP als Leasinggeber

Die TRATON GROUP tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Nutzfahrzeuge, daneben auch Grundstücke und Gebäude sowie Technische Anlagen und Maschinen. Dabei werden veräußerte Fahrzeuge, die mit einer Rückkaufverpflichtung ausgestattet sind, ebenfalls als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Der bei Veräußerung realisierte Kaufpreis wird abzüglich des Barwerts des Rückkaufpreises ratierlich über die Laufzeit des Leasingverhältnisses im Gewinn oder Verlust erfasst. Der zugrunde liegende Vermögenswert wird weiterhin in der Bilanz erfasst.



**OPERATING-LEASINGVERHÄLTNISSE**

Aus den ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

Stand am 31.12.2021 in Mio €	2022	2023	2024	2025	2026	ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	567	362	234	107	65	39	1.373

Stand am 31.12.2020 in Mio €	2021	2022	2023	2024	2025	ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen	479	271	171	81	37	29	1.069

Die Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen gliedern sich wie folgt:

in Mio €	2021	2020
Leasingerträge	1.341	1.256
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	1	0
<b>Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen</b>	<b>1.341</b>	<b>1.257</b>

Die Entwicklung der im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermieteten Vermögenswerte findet sich in Anhangsangabe „21. Vermietete Vermögenswerte“.

**FINANZIERUNGSLEASINGVERHÄLTNISSE**

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen betreffen Nutzfahrzeugleasingverträge. Diese werden in Höhe des Nettoinvestitionswerts angesetzt. Der Ausweis erfolgt unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Erhöhung des Nettoinvestitionswerts in Höhe von 638 Mio € (Rückgang um 186 Mio €) ist auf die gute Geschäftsentwicklung des Segments TRATON Financial Services zurückzuführen. Mit der erstmaligen Einbeziehung trug zudem Navistar zur Erhöhung des Nettoinvestitionswerts um 179 Mio € bei.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt TRATON durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen, die gemäß den Vorschriften des IFRS 9 gebildet werden, in vollem Umfang Rechnung. Die Zinserträge aus der Nettoinvestition der Finanzierungsleasingverhältnisse belaufen sich auf 213 Mio € (189 Mio €) und werden in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen entstand im Geschäftsjahr ein Veräußerungsgewinn von 244 Mio € (130 Mio €).

**ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DER LEASINGZAHLUNGEN  
AUS FINANZIERUNGSLEASINGVERTRÄGEN**

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
<b>Nicht abgezinsten Leasingzahlungen</b>	<b>5.435</b>	<b>4.701</b>
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-398	-302
<b>Nettoinvestitionswert</b>	<b>5.038</b>	<b>4.399</b>
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-93	-116
<b>Buchwert</b>	<b>4.944</b>	<b>4.283</b>

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

Stand am 31.12.2021 in Mio €	2022	2023	2024	2025	2026	ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	2.028	1.470	986	560	263	128	5.435

Stand am 31.12.2020 in Mio €	2021	2022	2023	2024	2025	ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen	1.704	1.243	850	492	228	185	4.701

### 39. Kapitalflussrechnung

Die in der Kapitalflussrechnung betrachteten Flüssigen Mittel entsprechen dem Bilanzposten „Flüssige Mittel“ (siehe Anhangsangabe „30. Flüssige Mittel“). Bereitgestellte Kontokorrentkredite werden nicht als Bestandteil der Flüssigen Mittel in der Kapitalflussrechnung gesehen, sondern bei Inanspruchnahme im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit sind 2021 erhaltene Zinsen in Höhe von 550 Mio € (427 Mio €) und gezahlte Zinsen in Höhe von 389 Mio € (338 Mio €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit 2021 Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 79 Mio € (36 Mio €) und 7 Mio € Dividenden von Sonstigen Beteiligungen enthalten. Im Vorjahr sind keine Dividenden aus Sonstigen Beteiligungen geflossen. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten in Fremdwährung sowie aus Fair-Value-Änderungen von derivativen Finanzinstrumenten (siehe Anhangsangabe „15. Übriges Finanzergebnis“).

Den Erwerb und die Veräußerung von Tochterunternehmen weisen wir in der Investitionstätigkeit aus. Einzahlungen aus der Veräußerung von Tochterunternehmen werden abzüglich der veräußerten flüssigen Mittel zum Veräußerungszeitpunkt dargestellt. Beim Erwerb von Tochterunternehmen werden die erworbenen flüssigen Mittel vom gezahlten Kaufpreis in Abzug gebracht.

Die Abfindungszahlungen aus dem Merger Squeeze Out an frühere Aktionäre der MAN SE in Höhe von 587 Mio € werden im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Im Vorjahr wurde hier auch die Abführung des Gewinns 2019 an die Volkswagen AG in Höhe von 1.404 Mio € ausgewiesen, die auf dem bis Ende 2019 bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag beruhte. Die folgende Überleitung zeigt die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten, aufgeteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen.

in Mio €	01.01.2021	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungsunwirksame Veränderungen			31.12.2021
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Sonstige Änderungen	
Anleihen	7.170	464	-23	1.942	-	9.553
Schuldscheindarlehen	-	698	-	-	1	699
Sonstiger Kreditstand	4.081	901	-46	1.780	-	6.717
Leasingverbindlichkeiten <sup>1</sup>	1.047	-241	15	114	302	1.237
<b>Kreditstand</b>	<b>12.298</b>	<b>1.822</b>	<b>-54</b>	<b>3.836</b>	<b>303</b>	<b>18.205</b>
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit <sup>2</sup>	-388	70	2	-	291	-25
<b>Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>11.911</b>	<b>1.892</b>	<b>-53</b>	<b>3.836</b>	<b>594</b>	<b>18.180</b>

in Mio €	01.01.2020	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungsunwirksame Veränderungen			31.12.2020
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Sonstige Änderungen	
Anleihen	6.409	698	63	-	-	7.170
Sonstiger Kreditstand	5.012	-713	-218	1	-	4.081
Leasingverbindlichkeiten <sup>1</sup>	1.077	-211	-26	-1	207	1.047
<b>Kreditstand</b>	<b>12.497</b>	<b>-226</b>	<b>-181</b>	<b>1</b>	<b>207</b>	<b>12.298</b>
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	-	2	-	-	-2	0
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit <sup>2</sup>	89	202	24	-	-703	-388
<b>Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>12.586</b>	<b>-22</b>	<b>-157</b>	<b>1</b>	<b>-497</b>	<b>11.911</b>

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

2 Die sonstigen Änderungen der Währungsderivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit resultieren aus Veränderungen des Zeitwerts.

#### 40. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7

##### KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

In der TRATON GROUP werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen sowie
- Finanzinstrumente, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind
- Kreditzusagen/Finanzgarantien

Zu den Finanzinstrumenten, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind, gehören neben Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen auch Forderungen aus dem Leasinggeschäft und Leasingverbindlichkeiten.

##### NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

in Mio €	2021	2020
Nettogewinne und -verluste:		
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-392	546
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	778	-503
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-394	-257

##### GEWINNE UND VERLUSTE AUS DER AUSBUCHUNG VON ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

in Mio €	2021	2020
Gewinne aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten	1	0
Verluste aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten	-6	-5
<b>Gewinne/Verluste aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten</b>	<b>-5</b>	<b>-5</b>

Nettogewinne und -verluste aus Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzen sich aus derivativen Finanzinstrumenten zusammen, die nicht in einer Sicherungsbeziehung enthalten sind.

Die Nettoergebnisse aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten sowie finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, inklusive Effekten aus der Währungsumrechnung. Darüber hinaus sind in den Nettoergebnissen aus diesen Vermögenswerten Wertminderungen und entsprechende Wertaufholungen enthalten.

**GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE**

in Mio €	2021	2020
<b>Zinserträge:</b>		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	266	186
<b>Zinsaufwendungen:</b>		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-279	-189

Zinserträge auf wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte sind aufgrund des zumeist kurzfristig zu erwartenden Zahlungseingangs von untergeordneter Bedeutung.

**BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN**

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	10.126	9.538
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Sonstige Beteiligungen	618	47
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	295	528
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>11.039</b>	<b>10.112</b>
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	25.416	17.971
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Verbindlichkeiten	219	95
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>25.635</b>	<b>18.066</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

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

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

Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wird durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten grundsätzlich dem Bilanzwert gleichgesetzt.

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2021**

in Mio €	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2021
	Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>							
Sonstige Beteiligungen	618	-	-	-	-	42	660
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	2.701	2.603	-	3.133	5.834
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	90	101	101	1	-	192
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	38	2.399	2.399	-	-	2.437
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	2.288	2.288	-	1.813	4.102
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	168	409	409	3	-	579
Wertpapiere und Geldanlagen	-	-	226	226	-	-	226
Flüssige Mittel	-	-	2.002	2.002	-	-	2.002
<b>Langfristige Schulden</b>							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	11.186	11.254	-	995	12.181
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	121	2.286	2.302	22	-	2.429
<b>Kurzfristige Schulden</b>							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	5.782	5.782	-	241	6.024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	4.245	4.245	-	-	4.245
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	98	1.916	1.916	31	-	2.045

In der Position „Finanzverbindlichkeiten“ sind Verbindlichkeiten aus Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von 2.029 Mio € und einem Fair Value von 2.032 Mio € enthalten, die als Fair Value Hedge in das Hedge Accounting eingebunden wurden. Diese werden der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet.



**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2020**

in Mio €	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2020
	Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>							
Sonstige Beteiligungen	47	-	-	-	-	25	72
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	2.023	2.033	-	2.760	4.783
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	336	99	99	-	-	435
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	27	1.879	1.879	-	-	1.906
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	1.432	1.432	-	1.525	2.957
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	165	285	285	3	-	453
Wertpapiere und Geldanlagen	-	-	2.105	2.105	-	-	2.105
Flüssige Mittel	-	-	1.714	1.714	-	-	1.714
<b>Langfristige Schulden</b>							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	5.059	5.187	-	856	5.914
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	39	2.275	2.275	7	-	2.321
<b>Kurzfristige Schulden</b>							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	6.192	6.192	-	192	6.384
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	2.769	2.769	-	-	2.769
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	-	56	1.676	1.676	123	-	1.855

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

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

Bewertung und Ausweis der Fair Values von Finanzinstrumenten orientieren sich an einer Fair-Value-Hierarchie, die die Bedeutung der für die Bewertung verwendeten Inputdaten berücksichtigt und sich wie folgt gliedert:

- Stufe 1: auf aktiven Märkten notierte (unverändert übernommene) Preise für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.
- Stufe 2: Für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbare Inputdaten, die keine notierten Preise nach Stufe 1 darstellen. Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 2 werden auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen, z. B. Zinssätze oder Devisenkurse, und mithilfe anerkannter Modelle, z. B. Discounted-Cashflow-Modellen oder Optionspreismodellen, berechnet.
- Stufe 3: Herangezogene Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten für die Bewertung des Vermögenswerts und der Verbindlichkeit basieren (nicht beobachtbare Inputdaten).

Die der Stufe 3 zugeordneten Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, für die kein aktiver Markt besteht. Der Fair Value dieser Anteile wird unter Zuhilfenahme gängiger Bewertungsmodelle, wie Discounted-Cashflow-Modelle, ermittelt. Aufgrund der geringen Buchwerte dieser Anteile führt eine Änderung der nicht beobachtbaren Inputdaten nicht zu einer signifikanten Änderung des Fair Value dieser Instrumente.

Im Jahr 2021 wurde die in der Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ enthaltene Option bei TuSimple Holdings Inc., San Diego, Kalifornien/USA (TuSimple) ausgeübt, was zu einer Erhöhung bei den Sonstigen Beteiligungen führte. Im Zuge eines im April 2021 erfolgten Börsengangs von TuSimple wurde ein deutlich höherer Aktienpreis im Vergleich zur vorangegangenen Finanzierungsrunde erzielt. Weiterhin erwarb TRATON durch den Unternehmenszusammenschluss mit Navistar die Aktien an TuSimple, die Navistar hält. Zum 31. Dezember 2021 betrug der Fair Value (Fair-Value-Stufe 1) der Beteiligung an TuSimple 500 Mio € (14 Mio €).

Aufgrund von Factoringgeschäften werden Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgswirksam zum Fair Value bewertet und somit der Klasse „Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ zugeordnet. Das Factoringportfolio ist der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet. Die Berechnung des Fair Values erfolgt anhand des ursprünglichen Transaktionspreises unter Berücksichtigung vertraglicher Factoringabschlüsse.

Alle anderen zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen sind der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der zum Fair Value bewerteten und der Stufe 3 zugeordneten Sonstigen Beteiligungen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, für die im Rahmen des Factoringgeschäfts eine Veräußerung geplant ist, und Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten dar:

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

in Mio €	Der Stufe 3 zugeordnete Sonstige Beteiligungen	Der Stufe 3 zugeordnete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Vermögenswerte	Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
<b>Stand am 01.01.2021</b>	<b>47</b>	<b>27</b>	<b>16</b>	<b>102</b>
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen“	316	0	-	-
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Cashflow Hedges“	-	-	-	-97
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“	-	-	-	-2
Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“	-	-	-	-1
Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position „Übriges Finanzergebnis“	-	-3	-	-
Umgliederung in Stufe 1	-333	-	-	-
Zukäufe/Zugänge	83	192	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	7	-	-	-
Währungsanpassung	-1	0	-	-
Abgänge	-	-179	-	-
Realisierungen	-	-	-16	-3
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>119</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen“	18	-	-	-
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Cashflow Hedges“	-	-	-	97
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“	-	-	-	2
Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“	-	-	-	4
Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position „Übriges Finanzergebnis“	-	-3	6	-
Umgliederung in Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	-1	-	-	-
Zukäufe/Zugänge	15	206	10	-
Währungsanpassung	1	0	-	-
Abgänge	-	-176	-	-
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>47</b>	<b>27</b>	<b>16</b>	<b>102</b>

**FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN**

in Mio €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.891	-	-	4.891
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.399	-	2.399	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	509	0	509	-
Wertpapiere und Geldanlagen	226	-	226	-
Flüssige Mittel	2.002	2.002	-	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte</b>	<b>10.028</b>	<b>2.002</b>	<b>3.134</b>	<b>4.891</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.245	-	4.245	-
Finanzverbindlichkeiten	17.037	5.944	11.092	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.218	7	4.211	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden</b>	<b>25.500</b>	<b>5.952</b>	<b>19.549</b>	<b>-</b>

in Mio €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.466	-	-	3.466
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.879	-	1.879	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	384	0	384	0
Wertpapiere und Geldanlagen	2.105	-	2.105	-
Flüssige Mittel	1.714	1.714	-	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte</b>	<b>9.548</b>	<b>1.714</b>	<b>4.368</b>	<b>3.466</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.769	-	2.769	-
Finanzverbindlichkeiten	11.379	-	11.379	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	3.951	1	3.950	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden</b>	<b>18.099</b>	<b>1</b>	<b>18.098</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Vorjahresinformationen“.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 4.946 Mio € (4.285 Mio €) und einen Fair Value (Fair-Value-Hierarchie-Stufe 3) von 4.934 Mio € (4.285 Mio €).

Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1 bezieht sich auf die Beteiligung an TuSimple, für die nun Marktpreisdaten aufgrund eines Börsengangs verfügbar sind. Darüber hinaus gibt es in der Position „Finanzverbindlichkeiten“ zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten aus Anleihen in Höhe von 1.915 Mio €, die von Stufe 2 in Stufe 1 umgegliedert wurden, da der Markt aufgrund einer gestiegenen Liquidität als aktiv eingestuft wird. Es gab im Jahr 2021 keine weiteren Verschiebungen zwischen Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Im Jahr 2020 fanden keine Verschiebungen zwischen Stufen der Fair-Value-Hierarchie statt.

**AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN**

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Aufrechnungseffekten in der Konzernbilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind. Außer der unten dargestellten Saldierung entsprechen die Bruttobeträge den Nettobeträgen, da diese in der Konzernbilanz nicht saldiert wurden.

in Mio €	Bruttobetrag angesetzter fi- nanzieller Ver- mögenswerte	Bruttobetrag angesetzter fi- nanzieller Ver- bindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag fi- nanzieller Ver- mögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	
				Finanz- instrumente	Nettobetrag am 31.12.2021
Derivative Finanz- instrumente	262	-	262	-71	191
Forderungen aus Lieferun- gen und Leistungen	2.460	-23	2.437	-	2.437

in Mio €	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	
		Finanz- instrumente	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	503	-86	417

in Mio €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Ver- bindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter fi- nanzieller Ver- mögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Ver- bindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.2021
				Finanz- instru- mente	Ge- stellte Sicher- heiten	
Derivative Finanz- instrumente	272	-	272	-71	-	201
Finanz verbindlich- keiten	18.205	-	18.205	-	-65	18.140
Verbindlich- keiten aus Lieferungen und Leistun- gen	4.268	-23	4.245	-	-	4.245

in Mio €	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	
		Finanz- instrumente	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	225	-86	138

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Konzernbilanz nicht aufgerechnet wurden.

**ÜBERTRAGUNG FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Zum Abschlussstichtag sind in den Finanzverbindlichkeiten, zur Refinanzierung des Segments TRATON Financial Services, Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit einem Buch-

wert in Höhe von 341 Mio € (175 Mio €) enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen beträgt 421 Mio € (206 Mio €). Im Rahmen der Transaktion werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und Sicherheiten in Höhe von insgesamt 421 Mio € (206 Mio €) gestellt. Die Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen, da Delkredere- und Zahlungszeitpunkttrisiken in der TRATON GROUP zurückbehalten wurden. Zusätzlich besteht in einigen Fällen die Möglichkeit, Forderungen aus der Asset-Backed-Securities-Struktur zurück zu transferieren. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Finanzdienstleistungsforderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie einer Übersicherung.

Teile der durchgeführten Asset-Backed-Securities-Transaktionen können unter bestimmten Bedingungen vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter Clean-up Call). Sofern Forderungen aus der Asset-Backed-Securities-Struktur zurück transferiert werden, können die abgetretenen Forderungen nochmals abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit dienen. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt, und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt. Zum 31. Dezember 2021 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 421 Mio € (206 Mio €). Der Fair Value der dazugehörigen Verbindlichkeiten belief sich zum Stichtag auf 341 Mio € (175 Mio €). Die daraus resultierende Nettoposition beträgt somit 80 Mio € (32 Mio €).

Darüber hinaus wird in einigen Fällen das vertragliche Anrecht auf Zahlungsströme von Leasingverträgen an eine externe Bank übertragen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Buchwert der übertragenen, aber nicht ausgebuchten Leasingforderungen 10 Mio € (- Mio €). Die Forderungen kamen aufgrund einer allgemeinen Regressklausel nicht für eine Ausbuchung in Betracht. Die entsprechende sonstige finanzielle Verbindlichkeit hat zum Berichtszeitpunkt einen Buchwert von 111 Mio € (- Mio €). Der Unterschied zwischen dem Forderungs- und dem Verbindlichkeitsbetrag ergibt sich hauptsächlich daraus, dass die Forderung nur den derzeit fälligen Anteil aus Operating-Leasingverhältnisse umfasst, während die Verbindlichkeit den abgezinsten Barwert aller übertragenen künftigen Zahlungsströme enthält. Zum Bilanzstichtag beträgt der Fair Value der übertragenen, aber nicht ausgebuchten Forderungen 10 Mio € (- Mio €), der Fair Value der entsprechenden Verbindlichkeit beläuft sich auf 111 Mio € (- Mio €) und die Nettoposition entspricht somit 101 Mio € (- Mio €).

#### 4.1. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

##### 1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der internationalen Ausrichtung unterliegt die TRATON GROUP hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktpreis-, Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Marktpreisrisiken des Konzerns werden unter Berücksichtigung intern vorgegebener Limite bei Banken gesichert. Die TRATON GROUP setzt hierzu geeignete Finanzinstrumente wie Derivate ein. Gesichert werden Finanzrisiken aus Bilanzpositionen sowie aus dem Auftragsbestand und andere Plantransaktionen. Das Management dieser Marktpreisrisiken erfolgt nicht zentral, sondern obliegt TRATON SE sowie jeder Marke direkt. Dabei werden die jeweiligen Unternehmenserfordernisse berücksichtigt, weil unterschiedliche funktionale Währungen und Geschäftsumfelder zum Tragen kommen.

Kontrahentenrisiken werden so weit wie möglich diversifiziert und zentral überwacht. Liquiditätsrisiken werden durch Diversifizierung der Finanzierungsquellen und ein ausgewogenes Verhältnis von Finanzierungen unterschiedlicher Fristigkeiten, Währungen und Zinsvereinbarungen minimiert.

Die Aktivitäten des Konzerns im Segment TRATON Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren. Geeignete Value-at-Risk-Methoden kommen zur Anwendung. Das TRATON GROUP-Management wird regelmäßig über die Finanzrisikolage unterrichtet. Die Einhaltung der entsprechenden gruppeninternen Richtlinien wird durch die interne Revision geprüft.

##### 2. REFORM DER REFERENZZINSSÄTZE

Die TRATON GROUP ist der Reform der Referenzzinssätze ausgesetzt. Um wesentliche Risiken zu vermeiden, die sich aus dem Übergang auf alternative Referenzzinssätze ergeben (Zinsbasisrisiko, Liquiditätsrisiko, Prozessrisiko, operationelles Risiko), wurde innerhalb der TRATON GROUP ein Projekt initiiert. Im Zuge dessen wurden Marktveränderungen sowie Veröffentlichungen der verschiedenen Arbeitsgruppen, die den Übergang zu neuen Referenzzinssätzen verwalten, eng überwacht. Darüber hinaus sind angemessene Risikomanagementstrategien und -verfahren implementiert.



Der Übergangsprozess hinsichtlich der bedeutenden Referenzzinssätze ist innerhalb der TRATON GROUP größtenteils abgeschlossen. Für Derivate, die sich auf einen Referenzzinssatz beziehen, stellte die International Swaps and Derivatives Association (ISDA) Ende 2020 Ausweichklauseln zur Verfügung. Diese wurden innerhalb der TRATON GROUP für Zwecke des Übergangs verwendet, wodurch sichergestellt ist, dass das Bestandsgeschäft nach der Einstellung des jeweiligen Referenzzinssatzes den im ISDA-Protokoll vorgesehenen Ausweichklauseln folgt.

Finanzinstrumente die zum Berichtszeitpunkt von der IBOR-Reform betroffen sind, beziehen sich auf originäre finanzielle Verbindlichkeiten und Derivate. Nachdem die Euro Interbank Offered Rate (EURIBOR) in 2019 reformiert wurde, gehen wir derzeit nicht von einer weiteren Reformierung aus. Darüber hinaus haben einige Unternehmen der TRATON GROUP ihre Derivate mit Beginn der ersten Zinsperiode im Jahr 2022 auf einen alternativen Referenzzinssatz umgestellt. Infolgedessen wird es für diese Derivate im Jahr 2022 kein Fixing geben, das auf dem jeweiligen vorherigen Referenzzinssatz basieren wird. Folglich resultieren für TRATON aus diesen Transaktionen keine Risiken.

**QUANTITATIVE INFORMATIONEN ZU FINANZINSTRUMENTEN,  
DIE ZUM 31. DEZEMBER 2021 NOCH NICHT AUF EINEN ALTERNATIVEN  
REFERENZZINSSATZ UMGESTELLT WURDEN**

in Mio €	Originäre finanzielle Verbindlichkeiten (Buchwert)	Derivate (Nominalbetrag)
Stockholm Interbank Offered Rate (STIBOR)	1.894	2.911
London Interbank Offered Rate for US Dollars (USD LIBOR)	50	204
	<b>1.944</b>	<b>3.115</b>

### 3. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Die TRATON GROUP ist aufgrund ihrer operativen und Finanzaktivitäten bestimmten Kreditrisiken ausgesetzt.

Aus Sicht des Konzerns bergen Kreditrisiken die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust verursacht. Das Kreditrisiko umfasst sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch die Gefahr einer Bonitätsverschlechterung.

Das maximale Kreditrisiko spiegelt sich im Buchwert der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte wider. Um das Kreditrisiko weiter zu senken, hält die TRATON GROUP Sicherheiten und sonstige Bonitätsverbesserungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Sicherungsübereignungen als auch Kreditversicherungen und Garantien zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildete Risikovorsorge für Forderungsausfälle Rechnung getragen.

Bei der Anlage von flüssigen Mitteln werden die Finanzinstitute und Anlageformen sorgfältig ausgewählt und über eine zentrale Limitsteuerung diversifiziert. Wesentliche Geldanlagen sowie Derivate werden nur mit nationalen sowie international tätigen Banken guter Bonität abgeschlossen. Es bestehen in der TRATON GROUP keine wesentlichen Kreditrisikokonzentrationen.

Kreditrisiken aus Kreditzusagen an Kunden werden dezentral und unter Berücksichtigung bestimmter Limite durch lokale Bonitätseinschätzungen gesteuert. Entscheidungen über für die TRATON GROUP wesentliche Kreditzusagen werden in Kreditvergabeausschüssen der Teilkonzerne getroffen. Das aus begebenen Finanzgarantien und unwiderruflichen Kreditzusagen resultierende maximale Ausfallrisiko wird durch den Betrag bestimmt, den die TRATON GROUP im Falle einer Inanspruchnahme zu zahlen hätte.

Forderungen mit vertragsrechtlich ausstehenden Beträgen in Höhe von 21 Mio € (– Mio €) wurden im Jahr 2021 abgeschrieben, unterliegen jedoch noch Vollstreckungsmaßnahmen.

**VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE**

in Mio €	Allgemeiner Ansatz					Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	
<b>Risikovorsorge zum 01.01.2021</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>106</b>	<b>149</b>
Transfer in Stufe 1	0	-1	0	-	-	-1
Transfer in Stufe 2	-2	4	0	-	-	1
Transfer in Stufe 3	-5	-2	10	-	-	4
Inanspruchnahme	-	-	-7	-	-6	-13
Auflösungen	-8	-1	-6	-	-16	-31
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	16	-	-	2	35	50
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-3	1	1	-	0	0
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen)	0	0	5	-	1	6
<b>Risikovorsorge zum 31.12.2021</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>119</b>	<b>165</b>
<b>Risikovorsorge zum 01.01.2020</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>103</b>	<b>144</b>
Transfer in Stufe 1	0	-2	-1	-	-	-3
Transfer in Stufe 2	-1	3	-1	-	-	1
Transfer in Stufe 3	-1	-1	7	-	-	5
Inanspruchnahme	-	-	-8	-	-6	-14
Auflösungen	-5	-1	-4	-	-13	-23
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	15	-	-	-	25	40
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	-	-	3	3
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen)	1	0	1	-	-7	-5
<b>Risikovorsorge zum 31.12.2020</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>106</b>	<b>149</b>

**VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN**

in Mio €	Vereinfachter Ansatz
<b>Risikovorsorge zum 01.01.2021</b>	<b>116</b>
Inanspruchnahme	-4
Auflösungen	-56
Zugänge durch neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte und Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	25
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen)	13
<b>Risikovorsorge zum 31.12.2021</b>	<b>94</b>
<b>Risikovorsorge zum 01.01.2020</b>	<b>80</b>
Inanspruchnahme	-5
Auflösungen	-28
Zugänge durch neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte und Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	51
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen)	18
<b>Risikovorsorge zum 31.12.2020</b>	<b>116</b>

Die Risikovorsorge betrifft im Wesentlichen Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Da im Laufe des Jahres 2021 viele restriktive Maßnahmen, die 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeführt wurden, auch aufgrund der zunehmenden Impfquote gelockert wurden, wurden zum 31. Dezember 2021 keine wesentlichen Wertberichtigungen neu gebildet. Für finanzielle Vermögenswerte mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 30 Mio € (54 Mio €).

**VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN**

in Mio €	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Summe
<b>Risikovorsorge zum 01.01.2021</b>	<b>4</b>	-	-	-	<b>4</b>
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-0	0	-	-	0
Transfer in Stufe 3	-1	-0	2	-	1
Inanspruchnahme	-	-	-1	-1	-2
Auflösungen	-1	0	0	0	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	6	0	-	4	10
Zugänge	2	-	-	-	2
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	0	0	0	-1
<b>Risikovorsorge zum 31.12.2021</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>14</b>
<b>Risikovorsorge zum 01.01.2020</b>	<b>0</b>	-	-	-	<b>0</b>
Zugänge	4	-	-	-	4
<b>Risikovorsorge zum 31.12.2020</b>	<b>4</b>	-	-	-	<b>4</b>

**VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE**

in Mio €	Allgemeiner Ansatz					Vereinfachter Ansatz	Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)			
<b>Bruttobuchwert zum 01.01.2021</b>	<b>7.541</b>	<b>90</b>	<b>74</b>	-	<b>1.983</b>	<b>9.688</b>	
Transfer in Stufe 1	23	-21	-2	-	-	0	
Transfer in Stufe 2	-71	72	-1	-	-	0	
Transfer in Stufe 3	-18	-12	29	-	-	0	
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/ erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	-1.025	7	-57	0	-815	-1.891	
Änderung Konsolidierungskreis	1.025	7	0	10	1.295	2.337	
Wechselkursveränderungen	102	1	0	0	55	157	
<b>Bruttobuchwert zum 31.12.2021</b>	<b>7.576</b>	<b>144</b>	<b>42</b>	<b>11</b>	<b>2.518</b>	<b>10.291</b>	
<b>Bruttobuchwert zum 01.01.2020</b>	<b>8.653</b>	<b>136</b>	<b>96</b>	-	<b>2.247</b>	<b>11.132</b>	
Transfer in Stufe 1	40	-37	-4	-	-	0	
Transfer in Stufe 2	-37	39	-2	-	-	0	
Transfer in Stufe 3	-12	-15	27	-	-	0	
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/ erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	-695	-21	-30	-	-131	-877	
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-	-	1	1	
Wechselkursveränderungen	-408	-13	-12	-	-134	-568	
<b>Bruttobuchwert zum 31.12.2020</b>	<b>7.541</b>	<b>90</b>	<b>74</b>	-	<b>1.983</b>	<b>9.688</b>	

#### VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN

in Mio €	Vereinfachter Ansatz
<b>Bruttobuchwert zum 01.01.2021</b>	<b>4.402</b>
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	429
Änderung Konsolidierungskreis	162
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen)	47
<b>Bruttobuchwert zum 31.12.2021</b>	<b>5.040</b>
<b>Bruttobuchwert zum 01.01.2020</b>	<b>4.591</b>
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	17
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Wechselkursänderungen)	-206
<b>Bruttobuchwert zum 31.12.2020</b>	<b>4.402</b>



**VERÄNDERUNG DER RISIKOPOSITION FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN**

in Mio €	Allgemeiner Ansatz				Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	
<b>Risikoposition zum 01.01.2021</b>	<b>537</b>	-	-	-	<b>537</b>
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-1	1	-	-	-
Transfer in Stufe 3	-	-3	3	-	-
Gewährte, zurückgezogene oder in Anspruch genommene Finanzgarantien und Kreditzusagen	155	2	-1	-2	154
Änderung Konsolidierungskreis	1.157	1	-	12	1.170
Wechselkursveränderungen	57	0	0	0	57
<b>Risikoposition zum 31.12.2021</b>	<b>1.905</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>1.918</b>
<b>Risikoposition zum 01.01.2020</b>	<b>431</b>	-	-	-	<b>431</b>
Gewährte, zurückgezogene oder in Anspruch genommene Finanzgarantien und Kreditzusagen	108	-	-	-	108
Wechselkursveränderungen	-2	-	-	-	-2
<b>Risikoposition zum 31.12.2020</b>	<b>537</b>	-	-	-	<b>537</b>

In den folgenden Tabellen sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte und die Ausfallrisikopositionen von Finanzgarantien und Kreditzusagen je Ausfallrisiko-Rating-Klasse dargestellt:

#### BRUTTOBUCHWERTE DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH RATING-KLASSEN

in Mio €	Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	31.12.2021
<b>Rating-Klasse</b>						
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	7.574	-	-	-	6.984	14.558
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	144	-	6	386	536
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	42	5	190	238
	<b>7.574</b>	<b>144</b>	<b>42</b>	<b>11</b>	<b>7.560</b>	<b>15.331</b>

in Mio €	Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	31.12.2020
<b>Rating-Klasse</b>						
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	7.541	-	-	-	5.847	13.388
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	90	-	-	389	479
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	74	-	161	235
	<b>7.541</b>	<b>90</b>	<b>74</b>	<b>-</b>	<b>6.398</b>	<b>14.103</b>

**AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN NACH RATING-KLASSEN**

in Mio €	Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	31.12.2021
<b>Rating-Klasse</b>					
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	1.905	-	-	-	1.905
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	0	-	-	0
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	2	10	12
	<b>1.905</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>1.918</b>

in Mio €	Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	31.12.2020
<b>Rating-Klasse</b>					
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	537	-	-	-	537
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	-	-	-	-
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	-	-	-
	<b>537</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>537</b>

#### 4. LIQUIDITÄTSRISIKO

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die TRATON GROUP ihren Zahlungsverpflichtungen nicht in ausreichendem Maß nachkommen oder Liquidität nur zu einem erhöhten Preis beschaffen kann.

Um diesem Risiko zu begegnen, werden die Mittelzu- und -abflüsse sowie die Fälligkeiten fortlaufend überwacht und gesteuert. Die Deckung des Finanzmittelbedarfs erfolgt im Wesentlichen durch die Geschäftstätigkeit und durch externe Finanzierungen. Es bestand im abgelaufenen Geschäftsjahr kein wesentliches Liquiditätsrisiko.

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung der TRATON GROUP werden durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, Kreditlinien mit Finanzinstituten und Gesellschaften der Volkswagen Gruppe sowie durch die Emission von Wertpapieren auf internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt.

Für die Gesellschaften im Segment TRATON Financial Services sind spezielle Emissionsprogramme und Finanzierungslinien eingerichtet, die deren Finanzmittelbedarf decken.

Die flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2021 bei 2.002 Mio € (1.714 Mio €).

Der im 3. Quartal 2020 als Liquiditätsreserve aufgenommene revolvingende Konsortialkredit der TRATON SE mit einem Volumen von 3.750 Mio € wurde im Dezember 2021 auf 4.500 Mio € erhöht. Die Laufzeit beträgt fünf Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Der Kredit wird durch ein Bankenconsortium, bestehend aus 23 Banken, bereitgestellt und dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität des Unternehmens.

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 8.230 Mio € (7.300 Mio €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 3.730 Mio € (3.000 Mio €) gegenüber der Volkswagen AG.

Im November 2020 hat die TRATON SE zur Finanzierung des Kaufpreises der Stammaktien an Navistar einen Kredit in Höhe von 3.300 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxemburg), mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der Kredit wurde im Mai 2021 auf 2.750 Mio € reduziert und zum Erwerbszeitpunkt voll gezogen sowie im Oktober 2021 und November 2021 durch Bankfinanzierungen in Höhe von 1.700 Mio € auf 1.050 Mio € teilweise zurückgeführt.

Daneben wurden im Juli 2021 Schulden von Navistar in Höhe von 2.952 Mio € (3.582 Mio USD) vorwiegend aus Emissionserlösen des 12.000 Mio € European-Medium-Term-Notes-Programm abgelöst. Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 435 Mio € (390 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z. B. Brasilien, China und Russland) in Höhe von 1.038 Mio € (719 Mio €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Cashflows der Verbindlichkeiten, der derivativen Finanzinstrumente sowie der Finanzgarantien auf die Liquiditätssituation der TRATON GROUP auswirken:

Fälligkeitsübersicht in Mio €	2021			2020		
	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
	2022	2023 – 2026	>2026	2021	2022 – 2025	>2025
Finanzverbindlichkeiten <sup>1</sup>	6.567	10.072	2.515	6.503	5.639	562
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	4.231	14	–	2.767	1	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1,2</sup>	1.916	2.151	130	1.382	2.153	113
Derivate	6.741	4.399	1.046	13.079	3.043	7
Finanzgarantien	1.006	–	–	25	–	–
	<b>20.462</b>	<b>16.636</b>	<b>3.692</b>	<b>23.756</b>	<b>10.836</b>	<b>682</b>

1 Die Beträge wurden wie folgt errechnet:

- Besteht keine Vereinbarung hinsichtlich der Fälligkeit, bezieht sich die Verbindlichkeit auf den kürzestmöglichen Fälligkeitstermin.
- Bei variablen Zinsvereinbarungen werden die Zinsen entsprechend der Konditionen zum Bilanzstichtag berücksichtigt.
- Es wird davon ausgegangen, dass Zahlungsmittelabflüsse nicht früher als dargestellt eintreten.

2 Der undiskontierte maximale Zahlungsmittelabfluss aus Rückkaufverpflichtungen wird als finanzielle Verbindlichkeit erfasst.

Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Unter Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Anhangsangabe „45. Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP nutzen Supplier Finance Arrangements zum Management ihrer Verbindlichkeiten. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Liquiditätsrisiken und keine Risiken aus Risikokonzentrationen.

## 5. MARKTPREISRISIKO

### 5.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist die TRATON GROUP Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Gemäß den geltenden Richtlinien werden diese Risiken kontinuierlich anhand des Risikomanagementsystems von TRATON überwacht. Maßnahmen zur Begrenzung dieser Risiken werden jeweils von den Treasury-Abteilungen der TRATON SE sowie der einzelnen Marken eingeleitet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine signifikanten Risikokonzentrationen.

## 5.2 Marktpreisrisiken

### 5.2.1 Währungsrisiko

Währungsrisiko ist das Risiko negativer Auswirkungen auf das Ergebnis, Cashflows und die Bilanzposten durch Wechselkursschwankungen. Das Währungsrisiko der TRATON GROUP resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Risikos für künftige Cashflows werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Die TRATON GROUP sichert Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, aus Forderungen, aus Verbindlichkeiten und aus geplantem Absatz teilweise ab. Gesellschaften, die Sicherungsgeschäfte eingehen, wählen die Sicherungsquote für erwartete Umsätze anhand von Erfahrungswerten, um Ineffektivitäten zu vermeiden. Gleichwohl kann Ineffektivität durch Veränderungen im Kontrahentenausfallrisiko oder durch Nicht-Trennung der Spot-Komponente vom Terminelement eines Forwards induziert werden. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder anderen mit der Gesellschaft verbundenen nachgeordneten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums in den Konzernabschluss bestehen daneben aufgrund der Währungsumrechnung Risiken. Diese Translationsrisiken sichert TRATON grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Aktiva im Segment TRATON Financial Services sollten grundsätzlich durch Passiva derselben Währung finanziert werden. Es bestehen keine Fair Value Hedges hinsichtlich des Währungsrisikos.

Mit Unterzeichnung des Merger Agreements zwischen TRATON und Navistar am 7. November 2020 und der damit verbundenen Absicht, Navistar für einen Preis pro Aktie von 44,50 USD zu erwerben, war die TRATON GROUP einem Währungsrisiko aus einer hochwahrscheinlich erwarteten Transaktion ausgesetzt. Zur Absicherung des daraus resultierenden Währungsrisikos wurde ein bedingtes Termingeschäft als Sicherungsinstrument (sog. Deal Contingent Forward) eingesetzt und in das Hedge Accounting eingebunden. Die Erfüllung des Deal Contingent Forward war dabei insbesondere an das Zustandekommen der Akquisition von Navistar geknüpft. Eine Trennung des Sicherungsinstruments in Spot- und Forwardelement wurde nicht vorgenommen. Mit Vollzug der Akquisition von Navistar am 1. Juli 2021 wurde die Sicherungsbeziehung planmäßig beendet.

Im Rahmen des Fremdwährungsrisikomanagements eingegangene Sicherungsgeschäfte bestanden hauptsächlich in schwedischen Kronen, britischen Pfund, US-Dollar und brasilianischen Real.

Die am Ende des Berichtszeitraums bestehenden nicht derivativen und derivativen Finanzinstrumente wurden im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse in einem hypothetischen Szenario bewertet. Die Auswirkungen einer Erhöhung/Abnahme einer Währungsrelation um 10 % waren wie folgt:

in Mio €	31.12.2021				31.12.2020			
	Eigenkapital		Periodenergebnis		Eigenkapital		Periodenergebnis	
	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
<b>Währungsrelation</b>								
EUR/SEK	0	0	-61	61	0	0	-50	50
EUR/GBP	36	-44	-6	7	6	-8	0	0
EUR/USD	1	-1	30	-37	-185	226	12	-13
BRL/EUR	0	0	-28	28	0	0	-3	3
EUR/CHF	8	-10	5	-6	2	-3	1	-1
SEK/USD	0	0	-11	11	0	0	-8	8
EUR/DKK	6	-7	4	-4	3	-4	1	-2
EUR/MXN	0	0	8	-10	0	0	-8	10

Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu Derivaten in Sicherungsbeziehungen hinsichtlich des Währungsrisikos:

### HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

in Mio €	Laufzeit			Summe Nominalvolumen
	< 1 Jahre	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
<b>2021</b>				
<b>Währungsrisiko:</b>				
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	586	-	-	586
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	121	21	-	142
Devisenterminkontrakte BRL/USD	65	31	-	96
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	86	8	-	94
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	30	-	-	30
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	29	-	-	29
Devisenterminkontrakte EUR/HKD	17	2	-	19
Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen)	33	-	-	33
	<b>966</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>1.028</b>
<b>2020</b>				
<b>Währungsrisiko:</b>				
Devisenterminkontrakte EUR/USD	3.065	-	-	3.065
Devisenterminkontrakte BRL/USD	68	47	-	115
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	105	-	-	105
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	57	-	-	57
Devisenterminkontrakte EUR/HUF	55	-	-	55
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	46	3	-	49
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	37	-	-	37
Devisenterminkontrakte EUR/AUD	27	-	-	27
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	23	-	-	23
Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen)	24	-	-	24
	<b>3.508</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>3.558</b>

Der Anstieg beim Nominalvolumen für EUR/USD-Devisenterminkontrakte im Vorjahr ist in Höhe von 3.047 Mio € auf das Sicherungsgeschäft für die Kaufpreiszahlung im Hinblick auf den Erwerb von Navistar zurückzuführen.

Zur Absicherung des Währungsrisikos im Rahmen von Cashflow Hedges haben sich für die wesentlichen Währungspaare folgende durchschnittliche Sicherungskurse ergeben: 0,86 EUR/GBP; 1,08 EUR/CHF; 5,28 BRL/USD.

#### INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2021	2020
<b>Währungsrisiko:</b>		
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-29	-131
Buchwert von Sonstigen finanziellen Vermögenswerten	4	3
Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten	32	130
Nominalwert	1.028	3.558

#### INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2021	2020
<b>Währungsrisiko:</b>		
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	30	127
Rücklage für aktive Cashflow Hedges	-30	-127

#### INFORMATIONEN ÜBER DIE AUSWIRKUNG VON HEDGE ACCOUNTING AUF DIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2021	2020
<b>Währungsrisiko:</b>		
Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten	70	-124
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	28	13
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund nicht mehr erwarteter Zahlungsströme	0	4
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-3	-6
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	0	-2
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund nicht mehr erwarteter Zahlungsströme	0	-
Erfolgswirksame Ineffektivitäten, die im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst wurden	1	-4

Die erfolgswirksamen Ineffektivitäten rühren aus der Absicherung der Kaufpreiszahlung für den Erwerb von Navistar.



**ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW HEDGES**

in Mio €	2021	2020
<b>Stand am 01.01.</b>	<b>-127</b>	<b>-23</b>
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	57	-138
Erfolgswirksame Umgliederung		
weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	0	7
aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	41	20
Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte)	1	7
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>-30</b>	<b>-127</b>

**ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR KOSTEN DER SICHERUNGSMASSNAHMEN**

in Mio €	2021	2020
<b>Stand am 01.01.</b>	<b>4</b>	<b>11</b>
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-4	-8
Erfolgswirksame Umgliederung		
weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-	-1
aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	0	-2
Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte)	0	5
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

Erfolgswirksame Umgliederungen weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird, betreffen im Wesentlichen abgesicherte Planumsätze in Fremdwährung.

**5.2.2 Zinsrisiko**

Das Zinsrisiko beschreibt das Risiko negativer Auswirkungen von Zinsänderungen. Zins-sensitive Finanzinstrumente unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Dies besteht entweder in der Form eines Marktwerttrisikos oder eines Cashflow-Risikos. Das Marktwertrisiko bestimmt sich nach der Sensitivität des Wertansatzes eines Finanzinstruments in Abhängigkeit vom Marktzinsniveau. Das Cashflow-Risiko beschreibt das Ausmaß der Veränderung künftiger Zinszahlungen in Abhängigkeit von der Zinsentwicklung. Um der Risikomanagementstrategie zu entsprechen, werden Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt.

Der TRATON GROUP entstehen Zinsrisiken durch zinsensitive Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für die Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Eventuelle Ergebniseffekte aus den Zinssensitivitäten würden ausschließlich im Periodenergebnis wirken.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2021 um 100 Basispunkte (BP) höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 36 Mio € niedriger (16 Mio € höher) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2021 um 100 BP niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 41 Mio € höher (16 Mio € niedriger) ausgefallen.

Von den 2021 emittierten Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 4.300 Mio € sind zum 31. Dezember 2021 2.050 Mio € in eine Sicherungsbeziehung eingebunden; die Absicherung gegen Zinssatzänderungen erfolgt unter Verwendung von Zinsswaps. Die Zinsswaps und das gesicherte Grundgeschäft entsprechen sich in den wesentlichen Konditionen, weswegen von einer gegensätzlichen wirtschaftlichen Beziehung ausgegangen werden kann. Gleichwohl kommt es im Wesentlichen aufgrund des nicht designierbaren eigenen Kreditrisikos, welches sich in der Bewertung der Swaps widerspiegelt, zu Ineffektivitäten. Die Sicherungsbeziehung wird als Fair Value Hedge abgebildet.

Im Hedge Accounting enthaltene Derivate beziehen sich ausschließlich auf das Zinsänderungsrisiko. Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu diesen Derivaten:

#### HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

in Mio €	Laufzeit			Summe
	< 1 Jahre	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
<b>2021</b>				
<b>Zinsrisiko</b>				
Zinsswaps	-	14	6	21

#### INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2021
<b>Zinsrisiko:</b>	
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-21
Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten	21
Nominalwert	2.050

#### INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2021
<b>Zinsrisiko:</b>	
Buchwert der Finanzverbindlichkeiten	2.029
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen	-21
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-21

#### 5.2.3 Rohstoffpreisrisiko

Der TRATON GROUP entstehen Rohstoffpreisrisiken im Wesentlichen durch Schwankungen des Preises und der Verfügbarkeit von Rohstoffen.

Die Rohstoffpreisrisiken werden in regelmäßigen Abständen für MAN Truck & Bus und Navistar Sales & Services zentral erfasst und basierend auf festgelegten Risikogrenzen extern abgesichert, sofern liquide Märkte bestehen. Dabei wird auch in Betracht gezogen, ob eine Veränderung der Rohstoffpreise auf die Verkaufspreise der Produkte durchschlägt. Zur Begrenzung dieser Risiken schließt die Gruppe Warentermingeschäfte mit Barausgleich ab. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen. Zum Bilanzstichtag bestanden Warentermingeschäfte mit Barausgleich zur Absicherung von Rohstoff- und Energiepreisrisiken bezüglich Heizöl, Nichteisenmetallen, Edelmetallen und Kautschuk mit einem Marktwert von 0 Mio € (2 Mio €). Hedge Accounting wird derzeit nicht angewendet.

Die maximale Restlaufzeit der Sicherungen für zukünftige Transaktionen beträgt zum Geschäftsjahresende 2021 13 Monate (14 Monate). Entsprechend der Sensitivitätsermittlung von Währungsrisiken wird eine hypothetische Auf-/Abwertung der Rohstoffpreise in Höhe von 10% unterstellt. Der potenzielle Effekt aus der Marktwertveränderung der Warentermingeschäfte auf das Ergebnis nach Steuern beträgt zum 31. Dezember 2021 5 Mio € (1 Mio €) bei +10% bzw. -5 Mio € (-1 Mio €) bei -10%.

#### 42. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens bei TRATON Operations und die Steigerung der Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz bei TRATON Operations so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit dem relativen Leistungsindikator Kapitalrendite (Return on Investment) genutzt. Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens.

In die Berechnung der Kapitalrendite fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Zusätzlich zum Operativen Ergebnis von TRATON Operations werden das Operative Ergebnis der TRATON Holding, Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und der TRATON Holding sowie Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen bezogen auf TRATON Operations berücksichtigt. Darauf wird pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30 % angewendet. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Die Berechnungslogik entspricht der Logik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet.

Aufgrund der Besonderheiten bei TRATON Financial Services steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Kapital orientiert. Zur Ermittlung dieses Leistungsindikators wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht bei Financial Services das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist bei TRATON Financial Services ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Konzernebene als auch auf Ebene einzelner, besonderen Eigenkapitalanforderungen unterliegenden Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite bei TRATON Operations sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Segment TRATON Financial Services sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio €	2021	2020
<b>TRATON Operations</b>		
Operatives Ergebnis nach Steuern für RoI	113	-18
Investiertes Kapital (Durchschnitt)	14.042	12.326
<b>Kapitalrendite (in %)</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,1</b>
<b>TRATON Financial Services</b>		
Ergebnis vor Steuern	260	107
Durchschnittliches Eigenkapital	1.392	966
<b>Eigenkapitalrendite vor Steuern (in %)</b>	<b>18,6</b>	<b>11,1</b>
<b>Eigenkapitalquote (in %)</b>	<b>14,0</b>	<b>9,7</b>

#### 4.3. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien	2.603	2.431
Verpflichtungen aus Bürgschaften	1.045	60
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	767	759
	<b>4.415</b>	<b>3.250</b>

Die Verpflichtungen aus Bürgschaften enthalten zum 31. Dezember 2021 Finanzbürgschaften in Höhe von 1.017 Mio € (36 Mio €), dies sind im Wesentlichen Zahlungsausfallgarantien von Navistar zugunsten von Banken.

Zugunsten nicht der TRATON GROUP angehörender Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG bestehen zum 31. Dezember 2021 Bürgschaften in Höhe von 21 Mio € (22 Mio €). Darüber hinaus bestehen zum 31. Dezember 2021 Bürgschaften für konsolidierte und nichtkonsolidierte Tochtergesellschaften der Volkswagen AG außerhalb der TRATON GROUP in Höhe von 13 Mio € (31 Mio €). Der Rückgang im Jahr 2021 ist hauptsächlich auf den Ablauf dieser Bürgschaften zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2021 sind Bürgschaften zugunsten von Dritten in Höhe von 18 Mio € für ein assoziiertes Unternehmen von Navistar berücksichtigt.

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die hauptsächlich bei Volkswagen Caminhões e Ônibus bestehen. Für weitere Informationen wird auf die Anhangsangabe „44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ verwiesen.

Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie in geringem Umfang gegenüber Fremden bestehen branchenübliche Rückkaufgarantien, bei denen sich TRATON verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen. Die maximalen Aufwendungen aus Verpflichtungen dieser Art belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 2.603 Mio € (2.431 Mio €). Anhand der bisherigen Erfahrungen verfällt jedoch der weitaus größte Teil dieser Verpflichtungen, ohne in Anspruch genommen zu werden.

#### 44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

##### MAN UND SCANIA/EU-KARTELLVERFAHREN

Nach unangekündigten Kontrollen auf dem Betriebsgelände verschiedener europäischer Lkw-Hersteller wie MAN und Scania im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission 2014 ein Verfahren wegen Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Am 19. Juli 2016 erließ die Europäische Kommission eine Vergleichsentscheidung (die „Settlement Decision“) gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania), in der festgestellt wurde, dass Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6 vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) stattgefunden hätten. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN diese erlassen, da das Unternehmen Kronzeuge war und die Europäische Kommission im September 2010 über die Kartellrechtsverstöße informiert hatte. Scania entschied, keinen Antrag auf Kronzeugenregelung zu stellen und dieses Kartellverfahren nicht beizulegen und wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 (die „Scania-Entscheidung“) mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio € belegt. Scania hat beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung eingelegt und eine vollständige

Aufhebung beantragt. Statt Zahlung der Geldbuße hat Scania eine Finanzgarantie angeboten, welche die gesamte Summe der Geldbuße abdeckt. Diese Garantie wurde vom Rechnungsführer der Europäischen Kommission akzeptiert. Mit Urteil vom 2. Februar 2022 wies das Europäische Gericht die Klage von Scania ab und bestätigte die von der Europäischen Kommission verhängte Geldbuße. Infolge dieses Urteils wurde die vom Konzern gebildete Rückstellung von 403 Mio € auf 880,5 Mio € erhöht, zuzüglich Zinsen.

Infolge der Vergleichsentscheidung hat eine Reihe von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. Seit dem Zusammenschluss der MAN SE mit der TRATON SE hat die TRATON SE als Rechtsnachfolgerin in den meisten Jurisdiktionen die Rolle der MAN SE in den jeweiligen Verfahren übernommen. Weitere Klagen können folgen. Die gegen MAN anhängigen Verfahren variieren in ihrem Umfang erheblich; während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw gekauft oder geleast haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.

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

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Von einer vernachlässigbaren Ausnahme abgesehen, ist keines dieser Urteile rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entschei-

dung steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile hat MAN bereits Berufung eingelegt. Zwischenzeitlich haben die Kläger beide Klagen zurückgezogen.

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

Für diese Rechtsstreitigkeiten wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten gebildet, da insbesondere das frühe Stadium der meisten Verfahren eine Beurteilung derzeit unmöglich macht. In anderen Fällen spricht derzeit nicht mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, als dagegen.

#### MAN LATIN AMERICA

Im Steuerverfahren zwischen MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. („MAN Latin America“) und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE beim Erwerb von MAN Latin America 2009 gewählten Erwerbsstruktur. Das Steuerverfahren wurde in zwei Prüfungsperioden aufgeteilt, welche die Jahre 2009/2011 („Phase 1“) und 2012/2014 („Phase 2“) umfassen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren steht die Beurteilung der brasilianischen Finanzverwaltung noch aus. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Dadurch könnte sich ein Risiko von rund 0,5 Mrd € (3,2 Mrd BRL; Stand: 31. Dezember 2021) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen auf-

gelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld, inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung. Mehrere Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von MAN Latin America ausgestellt, die wiederum von der TRATON SE abgesichert sind.

#### NAVISTAR/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 211 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. Zudem haben lokale Einheiten der Gewerkschaft UAW (United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America) lokale Verfahren auf Basis entsprechender Betriebsvereinbarungen eingeleitet.

Am 22. Oktober 2021 schlossen die Parteien einen Letter of Intent („LoI“), um alle Streitigkeiten über die Gewinnabführung für die Zeit vor und bis 2020 beizulegen und alle Gewinnabführungsvereinbarungen für die Zukunft zu beenden. Im Gegenzug sah der LoI eine Zahlung durch Navistar an den Trust in Höhe von 491 Mio € (556 Mio USD) vor. Am 22. Dezember 2021 wurde auf Basis dieses LoI eine endgültige Vereinbarung geschlossen („Profit Sharing Settlement Agreement“). Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; diese muss vom zuständigen Gericht nach Anhörung der Klassenkläger noch genehmigt werden. Im 4. Quartal erfolgte auf Basis dieser Vereinbarung bereits eine erste Zahlung in Höhe von 88 Mio € (100 Mio USD).

#### NAVISTAR/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 einge-

leitet. 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.

Am 22. Oktober 2021 schlossen die Parteien einen Letter of Intent („Lol“), um alle Streitigkeiten beizulegen. Im Gegenzug sah der Lol eine Anpassung der Beiträge im Rahmen des OPEB-Plans vor, die zu einer Erhöhung der bilanziellen Verpflichtung in Höhe von 123 Mio € (146 Mio USD) führt (siehe Anhangsangabe „35. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“), sowie eine Zahlung durch Navistar vor. Am 22. Dezember 2021 wurde auf Basis dieses Lol eine endgültige Vereinbarung geschlossen („Krzysiak Action Settlement Agreement“). Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; diese muss vom zuständigen Gericht nach Anhörung der Klassenkläger noch genehmigt werden.

#### NAVISTAR/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 119 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.

Es wurden hierzu Rückstellungen gebildet.

#### 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.

#### 4.5. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

2021 in Mio €	Fällig 2022	Fällig 2023 – 2026	Fällig ab 2027	Gesamt 31.12.2021
<b>Bestellobligo für</b>				
Sachanlagen	469	194	2	666
Immaterielle Vermögenswerte	22	36	-	58
<b>Verpflichtungen aus</b>				
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	575	116	10	701
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	32	63	21	116
Übrige finanzielle Verpflichtungen	93	207	3	304

2020 in Mio €	Fällig 2021	Fällig 2022 – 2025	Fällig ab 2026	Gesamt 31.12.2020
Bestellobligo für				
Sachanlagen	439	160	-	599
Immaterielle Vermögenswerte	11	3	-	14
Verpflichtungen aus				
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	423	65	6	494
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	31	26	1	58
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.031	11	0	3.042

Die TRATON GROUP hat am 15. Dezember 2021 einen Vertrag zur Gründung eines Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group unterzeichnet und verpflichtet sich damit, einen Gesamtbetrag von bis zu 167 Mio € in dieses Joint Venture zu investieren.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthielten im Vorjahr im Wesentlichen die bedingte Zahlungsverpflichtung aus dem geplanten Erwerb der zu diesem Zeitpunkt nicht im Besitz der TRATON befindlichen Navistar-Anteile.

#### 46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 *Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen* gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der TRATON GROUP beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die TRATON GROUP ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Person der TRATON GROUP stehen.

Nahestehende Unternehmen oder Personen aus Sicht der TRATON GROUP sind zum 31. Dezember 2021:

- die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg),
- die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der TRATON GROUP,
- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche Stuttgart), die einen maßgeblichen Einfluss im Sinne von IAS 28 *Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures* auf die operativen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns ausübt, sowie die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen,
- das Land Niedersachsen sowie die mit ihm verbundenen Mehrheitsbeteiligungen,
- sonstige Personen bzw. Unternehmen, die von der TRATON GROUP beeinflusst werden können bzw. die auf die TRATON GROUP Einfluss nehmen können, wie
  - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der TRATON SE,
  - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen Finance Luxemburg,
  - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG,
  - assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen,
  - nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der TRATON GROUP sind teilweise auch Mitglieder von Aufsichtsräten und Vorständen oder Anteilseigner von anderen Unternehmen, mit denen die TRATON GROUP gewöhnliche Geschäftsbeziehungen unterhält.

Am 31. Dezember 2021 hielt die Volkswagen Finance Luxemburg, eine 100%-ige Tochter der Volkswagen AG, 89,72% (89,72%) der Anteile am Grundkapital der TRATON SE. Ferner hielt am 31. Dezember 2021 Herr Levin 3.600 (-) Aktien an der TRATON SE.

Die folgenden Tabellen zeigen die Liefer- und Leistungsumfänge sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften der TRATON GROUP und nahestehenden Unternehmen, darunter auch die Volkswagen AG. Mit Porsche Stuttgart, Volkswagen Finance Luxemburg sowie mit dem Land Niedersachsen ist es in keinem der dargestellten Berichtszeiträume zu wesentlichen Transaktionen gekommen.



**NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN**

in Mio €	Verkäufe und erbrachte Dienstleistungen		Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen	
	2021	2020	2021	2020
Volkswagen AG	26	4	189	170
Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG <sup>1</sup>	1.635	1.393	801	687
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	29	12	10	12
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	161	191	276	223
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	15	12	47	67

1 Das Vorjahr wurde angepasst (Verkäufe und erbrachte Dienstleistungen).

in Mio €	Forderungen gegen		Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Volkswagen AG	210	2.362	362	1.062
Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	372	332	3.566	2.465
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	37	18	49	35
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen <sup>1</sup>	38	154	29	8
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	1	2

1 Das Vorjahr wurde angepasst (Forderungen gegen nahestehende Unternehmen).

An weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG gelieferte Waren und Dienstleistungen betreffen im Wesentlichen das Absatzfinanzierungsgeschäft der MAN Truck & Bus, bei dem Fahrzeuge über Volkswagen Financial Services an Kunden finanziert werden. Von weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG erhaltene Waren und Dienstleistungen sind im Wesentlichen unfertige Waren und Erzeugnisse.

Forderungen gegenüber der Volkswagen AG sind im Wesentlichen Salden aus dem Finanzverkehr. Im Jahr 2021 investierte die TRATON GROUP in kurzfristige Geldanlagen bei der Volkswagen AG, die am 31. Dezember 2021 einen Betrag von 200 Mio € (2.100 Mio €) erreichten. Die Geldanlage ist marktüblich verzinst. Der Rückgang der Geldanlagen bei der Volkswagen AG im Vergleich zum Vorjahr ist bedingt durch den erhöhten Liquiditätsbedarf für die Akquisition von Navistar.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG enthalten Darlehen in Höhe von 270 Mio € (1.000 Mio €), die aus einem Darlehensrahmen der Volkswagen AG in Höhe von 4.000 Mio € (4.000 Mio €) stammen. Die Finanzierung ist marktüblich verzinst. Das im Vorjahr in den Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG enthaltene Darlehen in Höhe von 1.000 Mio € wurde im 1. Halbjahr 2021 zurückbezahlt.

Die Liefer- und Leistungsumfänge sowie ausstehenden Forderungen und Verpflichtungen gegenüber der Volkswagen AG beinhalten auch Vergütungs- und Abfindungsbestandteile für zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der TRATON SE. Die Verbindlichkeiten gegenüber weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG beziehen sich im Wesentlichen auf Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen Financial Services. Der Anstieg dieser Verbindlichkeiten geht hauptsächlich auf das im folgenden Abschnitt erläuterte Darlehen mit der Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxemburg) zurück.

Im November 2020 hat die TRATON SE zur Finanzierung des US-Dollar-Kaufpreises der nicht bereits von der TRATON SE gehaltenen Stammaktien an der Navistar International Corporation einen Kredit in Höhe von 3.300 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg, mit einer Laufzeit bis zu 30 Monaten aufgenommen. Die Finanzierungsbedingungen sind marktüblich. Der Kredit wurde im Mai 2021 auf 2.750 Mio € reduziert und zum Erwerbszeitpunkt voll gezogen sowie im Oktober 2021 und November 2021 durch Bank-

finanzierungen in Höhe von 1.700 Mio € auf 1.050 Mio € teilweise zurückgeführt. Im Zusammenhang mit dem Darlehen werden von der TRATON SE Bereitstellungsgebühren an die Volkswagen International Luxemburg gezahlt.

Der Rückgang der Salden gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen im Vergleich zum Vorjahr ist überwiegend auf die Erstkonsolidierung der Navistar zum 1. Juli 2021 zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2021 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 1.023 Mio € (960 Mio €). Es handelt sich hierbei um das Volumen der Forderungen, die im jeweiligen Berichtszeitraum übertragen und ausgebucht wurden. Die Kundenverbindlichkeiten gegenüber Volkswagen Financial Services sind durch branchenübliche Rückkaufgarantien gedeckt, siehe Anhangsangabe „43. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse“.

Die Verpflichtungen gegenüber den amtierenden Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern enthalten ausstehende Salden für die Vergütung des Aufsichtsrats, für die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie für die variable Vergütung in Höhe von 1 Mio € (3 Mio €). Am 31. Dezember 2021 betragen die Pensionsrückstellungen für die amtierenden Vorstandsmitglieder 1 Mio € (2 Mio €).

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhalten die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019 – 2021 und Tranche 2020 – 2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von 80% ihres Zielbetrags. 2021 erhielten einzelne Vorstandsmitglieder (Herr Cortes, Herr Levin und Herr Schulz) Abschlagszahlungen auf die Tranche 2020 – 2022 des Performance-Share-Plans. Zum 31. Dezember 2021 besteht daraus eine Forderung von 1 Mio € (0 Mio €) gegenüber den amtierenden Vorstandsmitgliedern. Zum 31. Dezember 2021 hat eine Tochtergesellschaft der TRATON SE einen marktüblich verzinsten und besicherten Kredit an ein Vorstandsmitglied der TRATON SE vergeben, der in der Anhangsangabe „48. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB“ beschrieben ist.

Für Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE wurden im Geschäftsjahr 2021 folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst. Darin sind auch Leistungen enthalten, die mit der Volkswagen AG verrechnet werden.

in Mio €	2021	2020
Kurzfristig fällige Leistungen	9	10
Leistungen auf Basis von Performance Shares	8	3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3	2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	19	17
<b>Gesamt</b>	<b>39</b>	<b>32</b>

Die bei der TRATON SE oder bei anderen Unternehmen der TRATON GROUP angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags. Dieses richtet sich – soweit es sich um Mitglieder von deutschen Betriebsräten handelt – nach den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes.

Die Leistungen auf Basis von Performance Shares enthalten die Aufwendungen für die den Vorstandsmitgliedern im Rahmen des ab 2019 geltenden Vergütungssystems gewährten Performance Shares.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, die Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne sowie abhängig vom Sozialversicherungssystem die Beiträge zum schwedischen Rentensystem für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zahlungen an Herrn Henriksson, Herrn Gründler, Herrn Schulz und Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann (Herrn Drees und Herrn Renschler) im Zusammenhang mit deren vorzeitigem Ausscheiden aus dem Vorstand.

#### 47. Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)

Das Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einer erfolgsabhängigen Tantieme mit zweijährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener vierjähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung). Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vorstandsvergütungssystem bis zu einer Vertragsverlänge-

zung mit der Maßgabe, dass der Performance-SharePlan weiterhin eine dreijährige Laufzeit hat. Dasselbe gilt für Tranchen des Performance-Share-Plans, die für Geschäftsjahre vor dem Beginn des 1. Januar 2021 gewährt wurden.

Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) bzw. der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) in Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Nach Ablauf der dreijährigen bzw. vierjährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Drei- bzw. Vierjahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt.

Bei einer Zielerreichung von 100% der jeweils vereinbarten Ziele beträgt der Zielbetrag für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2021 7 Mio € (7 Mio €). Im Falle eines unterjährigen Beginns oder Endes des Dienstverhältnisses erfolgt eine Kürzung des Zielbetrags pro rata temporis. Bei einigen ehemaligen Vorstandsmitgliedern wird gemäß Aufhebungsvereinbarung der Dienstvertrag ab der Beendigung seiner Bestellung fortgeführt, sodass hier keine Kürzung des Zielbetrages vorgenommen wurde.

in Mio €	2021	2020
Gesamtaufwand der Periode	15	6
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	19	6
Innerer Wert der Schulden	4 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>
Fair Value im Gewährungszeitpunkt	11	8 <sup>2</sup>
Anzahl der gewährten Performance Shares (in Stück)	944.933 <sup>3</sup>	433.779 <sup>3</sup>
davon in der Berichtsperiode gewährt (in Stück)	511.154	408.385 <sup>4</sup>

1 Davon 4 Mio € (1 Mio €) basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG.

2 Davon 1 Mio € basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG.

3 Davon 29.790 (29.790) Performance Shares basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG.

4 Davon 4.396 Performance Shares basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG.

Der innere Wert entspricht dem Betrag, den die Vorstandsmitglieder erhalten hätten, wenn sie am 31. Dezember 2021 ausgeschieden wären. In seine Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen.

In den oben angegebenen Zahlen sind neben den Performance Shares der amtierenden auch Performance Shares der ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder enthalten, die zum Teil gemäß einer Aufhebungsvereinbarung ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern zugesagt wurden.

#### 48. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 12 Mio € (13 Mio €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021 insgesamt 263.213 (225.474) Performance Shares zugeteilt, deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 6 Mio € (6 Mio €) belief.

Die den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans gewährten Vorschüsse belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 1 Mio € (0 Mio €). Im Geschäftsjahr 2021 wurden insgesamt 1 Mio € (3 Mio €) der den Vorstandsmitgliedern gezahlten Vorschüsse mit der Auszahlung des Performance-Share-Plans verrechnet. Weiterhin war zum 31. Dezember 2021 ein Kredit in Höhe von 3 Mio € (-) an ein Vorstandsmitglied ausgegeben.

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden 19 Mio € (17 Mio €) im Geschäftsjahr 2021 gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 8 Mio € (5 Mio €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 2 Mio € (2 Mio €).

#### 49. Aufsichtsrat

Mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2021 legte Herr Bernd Osterloh sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied der TRATON SE nieder. Frau Daniela Cavallo wurde auf Vorschlag des Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG durch das Präsidium des Betriebsrats der TRATON SE mit Wirkung ab dem 1. Juni 2021 in den Aufsichtsrat entsandt. Herr Athanasios Stimoniaris hat mit Wirkung zum Ablauf des 31. August 2021 sein Mandat als Aufsichtsrat sowie als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der TRATON SE niedergelegt. Als neuer stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der TRATON SE ist Herr Michael Lyngsie am 15. September 2021 gewählt worden. Der Konzernbetriebsrat der TRATON SE hat Herrn Markus Wansch am 29. September 2021 als neues Mitglied des Aufsichtsrats der TRATON SE gewählt. Mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2021 hat Frau Hiltrud Werner ihr Mandat als Aufsichtsratsmitglied der TRATON SE niedergelegt.

#### 50. Vorstand

Mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2021 legte Herr Henrik Henriksson sein Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE und CEO der Scania AB und Scania CV AB nieder. Herr Christian Levin wurde mit Wirkung ab dem 1. Mai 2021 zum CEO der Scania AB und Scania CV AB bestellt und übernahm die Verantwortung für die Scania Group im Vorstand der TRATON SE. Herr Bernd Osterloh wurde mit Wirkung ab dem 1. Mai 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt und übernahm das Vorstandsressort „Human Resources“. Mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2021 legten die Herren Matthias Gründler und Christian Schulz ihre Ämter im Vorstand der TRATON SE nieder. Herr Christian Levin wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zusätzlich zu seiner Verantwortung als CEO der Scania AB und Scania CV AB zum Vorstandsvorsitzenden der TRATON SE bestellt. Frau Annette Danielski wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Sie übernahm unter anderem das Vorstandsressort „Finance & Cont-

rolling“ von Herrn Christian Schulz. Herr Mathias Carlbaum wurde mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt und übernahm das neu geschaffene Vorstandsressort „Navistar Group“. Er ist gleichzeitig CEO der Navistar International Corporation. Mit Wirkung zum Ablauf des 24. November 2021 legte Herr Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann sein Amt als Mitglied des Vorstands sowie sein Amt als Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE nieder. Herr Alexander Vlaskamp wurde mit Wirkung ab dem 25. November 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE bestellt. Er übernahm neben seinem Amt als Mitglied des Vorstands der TRATON SE auch den Vorsitz des Vorstands der MAN Truck & Bus SE.

#### 51. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses

Die nachfolgende Tabelle enthält im Geschäftsjahr die berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY), sowie für Gesellschaften des internationalen EY-Netzwerks.

in Mio €	2021	2020
Abschlussprüfung	14	7
Andere Bestätigungsleistungen	1	0
Steuerberatungsleistungen	1	2
<b>Honoraraufwand</b>	<b>17</b>	<b>9</b>

Der Anstieg des Honorars für die Abschlussprüfung resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb von Navistar und dem damit verbundenen Anstieg der zu prüfenden Gesellschaften.

Die im Geschäftsjahr berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers EY in Deutschland sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio €	2021	2020
Abschlussprüfung	3	2
Andere Bestätigungsleistungen	1	0
Steuerberatungsleistungen	1	1
<b>Honoraraufwand</b>	<b>5</b>	<b>3</b>

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2021 auf die Prüfung des Konzernabschlusses der TRATON SE und der Jahresabschlüsse von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews der Zwischenabschlüsse der TRATON SE und der deutschen Konzerngesellschaften.

## 52. Deutscher Corporate-Governance-Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2021 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben. Die Entsprechenserklärung ist in der „**Erklärung zur Unternehmensführung**“ als gesonderter Teil des Zusammengefassten Lageberichts enthalten sowie auf der Internetseite der TRATON SE [www.traton.com](http://www.traton.com) veröffentlicht.

## 53. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 3. Januar 2022 erwarb die TRATON GROUP über die Scania Sverige AB, Södertälje/Schweden 100 % der Anteile an der Bilmetro AB, Gävleborg/Schweden und drei Immobiliengesellschaften. Bilmetro AB ist ein autorisierter Händler für Scania Lkw sowie für die Pkw-Marken Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT, CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Das Pkw-Geschäft wurde am 3. Januar 2022 an Din Bil Sverige AB, Stockholm/Schweden verkauft.

Bilmetro AB hat seinen Sitz in Mittelschweden und ist an elf Standorten in Gävleborg, Dalarna und Uppsala tätig.

Die Bilanzsumme von Bilmetro AB belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 351 Mio €, einschließlich eines Finanzierungsportfolios in Höhe von 256 Mio €. Aus der Akquisitions-

analyse ergeben sich kein wesentlicher Geschäfts- oder Firmenwert und keine wesentlichen Auswirkungen auf den Umsatz und die Bilanzsumme der TRATON GROUP.

Die TRATON GROUP hat am 21. Januar 2022 eine variabel verzinsliche Anleihe in Höhe von 300 Mio € mit einer Laufzeit von 18 Monaten unter dem 12.000 Mio € European-Medium-Term-Notes-Programm begeben.

Am 28. Februar 2022 hat die TRATON SE zwei bilaterale Bankkredite in Höhe von insgesamt 850 Mio € aufgenommen. Vor diesem Hintergrund wurden taggleich 800 Mio € an die Volkswagen International Luxemburg S.A., zur Teilrückzahlung der noch ausstehenden 1.050 Mio € Navistar Kaufpreisfinanzierung, überwiesen. Darüber hinaus hat die TRATON SE am 25. Februar 2022 einen bilateralen Kreditvertrag in Höhe von 200 Mio €, dessen Auszahlung auf den 11. März 2022 terminiert ist, unterzeichnet. Die Volkswagen International Luxemburg wurde mittels einer unwiderruflichen Voluntary Prepayment Notice darüber informiert, dass die TRATON SE den noch ausstehenden Betrag in Höhe von 250 Mio € am 11. März 2022 zurückzahlen und damit die Committed Term Facility vorzeitig beenden würde.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Berichts besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsengpässen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich der Russland-Ukraine-Konflikt auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird.

In der Ukraine hat die TRATON GROUP keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Die TRATON GROUP hat in Russland insbesondere eine Produktionsgesellschaft am Standort in St. Petersburg, die den russischen Markt bedient, sowie Vertriebsseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. TRATON erwirtschaftete im Jahr 2021 etwa 4,8 % der Umsatzerlöse in Russland und der Ukraine, wobei der weitaus größere Teil auf Russland entfiel. Von den bilanzierten Vermögenswerten lagen am 31. Dezember 2021 etwa 1,8 % in den beiden Ländern, wobei auch hier der weitaus größere Teil auf Russland entfiel.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich der weitere Verlauf des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der TRATON GROUP auswirkt.

## 54. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

### Christian Levin

*Lidingö, Schweden,*

Vorsitzender des Vorstands (seit 01.10.2021)

- 2 MAN Truck & Bus SE (Vors.)
- 4 Navistar International Corporation, USA  
Scania Growth Capital AB, Schweden

### Matthias Gründler

(bis 30.09.2021)

*Albershausen,*

Vorsitzender des Vorstands

- 1 Volkswagen Financial Services AG
- 2 MAN Truck & Bus SE (Vors.)
- 3 Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
- 4 Scania AB, Schweden (Vors.)  
Scania CV AB, Schweden (Vors.)  
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)

### Mathias Carlbaum

(seit 01.10.2021)

*Hinsdale, Vereinigte Staaten von Amerika*

Mitglied des Vorstands

### Antonio Roberto Cortes

*São Paulo-Indianópolis, Brasilien*

Mitglied des Vorstands

- 3 Santa Joana Medical Group, Brasilien
- 4 Volkswagen Financial Services Brazil, Brasilien

### Annette Danielski

(seit 01.10.2021)

*Leinfeld-Echterdingen,*

Mitglied des Vorstands

- 1 Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH
- 2 MAN Truck & Bus SE
- 4 Navistar International Corporation, USA  
Scania AB, Schweden (Vors.)  
Scania CV AB, Schweden (Vors.)  
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien

### Henrik Henriksson

(bis 30.04.2021)

*Stockholm, Schweden*

Mitglied des Vorstands

- 3 CREADES AB, Schweden  
Electrolux AB, Schweden  
Hexagon AB, Schweden

### Bernd Osterloh

(seit 01.05.2021)

*Wolfsburg, Fallersleben,*

Mitglied des Vorstands

- 1 Autostadt GmbH  
Volkswagen Group Services GmbH
- 3 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH

**Christian Schulz**

(bis 30.09.2021)

*Stuttgart,*

Mitglied des Vorstands

- 2 MAN Truck & Bus SE
- 4 Navistar International Corporation, USA
  - Scania AB, Schweden
  - Scania CV AB, Schweden

**Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann**

(bis 24.11.2021)

*Braunschweig,*

Mitglied des Vorstands

- 1 Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
- 2 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
- 3 Fraunhofer Research Austria GmbH, Österreich
  - Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China

**Alexander Vlaskamp**

(seit 25.11.2021)

*Johanneshov, Schweden*

Mitglied des Vorstands

- 2 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)

Stand: 31. Dezember 2021 bzw. Datum des Ausscheidens

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

**55. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate****Hans Dieter Pötsch***Wolfsburg,*

Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 1 Bertelsmann SE & Co. KGaA
  - Bertelsmann Management SE
- 2 Volkswagen AG (Vors.)
  - AUDI AG
  - Wolfsburg AG
  - Autostadt GmbH
  - Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- 4 Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Österreich (Vors.)
  - Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich (Vors.)
  - Porsche Retail GmbH, Österreich (Vors.)
  - VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (stellv. Vors.)

**Michael Lyngsie\****Gnesta, Schweden*

Vorsitzender der IF Metall (Gewerkschaft in Schweden) bei Scania

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 15.09.2021)

- 3 Scania AB, Schweden
  - Scania CV AB, Schweden



**Athanasios Stimoniaris\***

(bis 31.08.2021)

*München,*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE und des SE-Betriebsrats  
 Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE und des SE-Betriebsrats sowie Vorsit-  
 zender des Konzernbetriebsrats und des Gesamtbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE  
 und des SE-Betriebsrats

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 1 MAN Truck & Bus SE
  - MAN SE
  - MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
  - Volkswagen AG
  - Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH

**Torsten Bechstädt\****Helmstedt*

Leiter AR-Angelegenheiten der Vorsitzenden des  
 Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

**Mari Carlquist\****Södertälje, Schweden*

Vertreterin der PTK (Privattjänstemannakartellen, Gewerkschaftsbund in Schweden)  
 bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
  - Scania CV AB, Schweden

**Daniela Cavallo\***

(seit 01.06.2021)

*Wolfsburg,*

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

- 1 Volkswagen AG
  - Volkswagen Financial Services AG (stellv. Vors.)
  - Wolfsburg AG
  - Volkswagen Group Services GmbH
- 3 Porsche Holding Stuttgart GmbH
  - Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich
  - Skoda Auto a.s., Tschechien
  - SEAT, S.A., Spanien
  - VfL Wolfsburg-Fußball GmbH
  - Allianz für die Region GmbH

**Dr. Manfred Döss***Mülheim,*

Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE  
 und General Counsel der Volkswagen AG

- 1 PTV Planung Transport Verkehr AG

**Jürgen Kerner\****Frankfurt,*

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

- 1 MAN Truck & Bus SE (stellv. Vors.)
- Premium Aerotec GmbH (stellv. Vors.)
- thyssenkrupp AG (stellv. Vors.)
- Siemens AG
- Siemens Energy AG

**Gunnar Kilian***Lehre,*

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

Mitglied des Markenvorstands Volkswagen PKW

- 2 Wolfsburg AG (Vors.)
- Autostadt GmbH (Vors.)
- Volkswagen Group Services GmbH (Vors.)
- MAN Energy Solutions SE (Vors.)
- MAN Truck & Bus SE
- AUDI AG
- CARIAD SE
- 4 Volkswagen Immobilien GmbH (Vors.)
- Scania AB, Schweden
- Scania CV AB, Schweden
- Allianz für die Region GmbH
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., China

**Dr. Albert X. Kirchmann***Lindau/Bodolz,*

Chief Executive Advisor

- 3 MAN Truck & Bus SE
- MCE Bank GmbH
- Stremler AG (stellv. Vors.)

**Dr. Julia Kuhn-Piëch***Salzburg, Österreich*

Immobilienmanagerin

- 1 MAN Truck & Bus SE
- AUDI AG
- 3 Scania AB, Schweden
- Scania CV AB, Schweden

**Lisa Lorentzon\****Huddinge, Schweden*

Vorsitzende der Gewerkschaften für Hochschulabsolventen bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
- Scania CV AB, Schweden

**Bo Luthin\****Södertälje, Schweden*

Direktor für Arbeitssicherheit bei Scania Södertälje und Koordinator für IF Metall  
(Gewerkschaft in Schweden)

**Nina Macpherson***Stocksund, Schweden*

Mitglied des Board of Directors der Scania AB

- 3 M&K Industrials AB, Schweden (Stellv.)  
 Netel Group AB  
 Scania AB, Schweden  
 Scania CV AB, Schweden  
 Scandinavian Enviro Systems AB, Schweden

**Bernd Osterloh\****(bis 30.04.2021)**Wolfsburg, Fallersleben,*

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

- 1 Volkswagen AG  
 Autostadt GmbH  
 Wolfsburg AG  
 Volkswagen Group Services GmbH
- 3 Volkswagen Immobilien GmbH  
 Porsche Holding Stuttgart GmbH  
 Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich  
 Skoda Auto a.s., Tschechien  
 SEAT, S.A., Spanien  
 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH  
 Allianz für die Region GmbH

**Dr. Dr. Christian Porsche***Salzburg, Österreich*

Facharzt für Neurologie

- 1 MAN Truck & Bus SE  
 3 Scania AB, Schweden  
 Scania CV AB, Schweden

**Dr. Wolf-Michael Schmid***Helmstedt,*

Unternehmer (Geschäftsführer der Schmid Gruppe)

- 1 BRW AG (Vors.)  
Öffentliche Versicherung Braunschweig Anstalt des öffentlichen Rechts

**Karina Schnur\****Reichertshofen,*

Generalsekretärin der Mitbestimmung der MAN Truck &amp; Bus SE und der TRATON SE

- 1 MAN Truck & Bus SE

**Markus Wansch**

(seit 29.09.2021)

*Schwabach,*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE und Vorsitzender des Betriebsrats der MAN Truck &amp; Bus SE, Werk Nürnberg

- 1 MAN Truck & Bus SE

**Hiltrud Werner**

(bis 30.09.2021)

*München,*

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 2 AUDI AG  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- 4 SEAT S.A., Spanien  
Porsche Holding Stuttgart GmbH

**Frank Witter***Braunschweig,*

ehem. Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 1 Deutsche Bank AG
- 3 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (Vors.)  
CGI Inc., Kanada

**Steffen Zieger\****Leipzig,*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der MAN Truck &amp; Bus Deutschland GmbH

- 
- 1 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (stellv. Vors.)

\* Von der Belegschaft gewählt

Stand: 31. Dezember 2021 bzw. Datum des Ausscheidens

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten  
 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten,  
 Konzernmandate  
 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien  
 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien,  
 Konzernmandate

**56. Ausschüsse des Aufsichtsrats**

(Stand: 31.12.2021)

**Präsidium**

Hans Dieter Pötsch (Vors.)  
 Michael Lyngsie (stellv. Vors.)  
 Daniela Cavallo  
 Jürgen Kerner  
 Gunnar Kilian  
 Dr. Dr. Christian Porsche

---

**Prüfungsausschuss**

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

---

**Nominierungsausschuss**

Hans Dieter Pötsch  
 Gunnar Kilian  
 Dr. Dr. Christian Porsche

---

## 57. Anteilsbesitzliste

### ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
<b>I. MUTTERUNTERNEHMEN</b>							
TRATON SE, München							
<b>II. TOCHTERUNTERNEHMEN</b>							
<b>A. Vollkonsolidierte Gesellschaften</b>							
<b>1. Inland</b>							
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		94,00	37.322	566		2020
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		100,00	1.039	-	1)	2021
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		100,00	44.668	-	1)	2021
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		100,00	623	181		2020
MAN Marken GmbH, München	EUR		100,00	27	-		2021
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		100,00	25	-	1)	2021
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		100,00	130.934	-	1)	2021
MAN Truck & Bus SE, München	EUR		100,00	564.841	-	1)	2021
Navistar Europe GmbH, Nürnberg	EUR		100,00	616	31	3) 7)	2020
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		100,00	66.295	-	11)	2021
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz	EUR		100,00	36.625	-	1)	2021
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		100,00	72.913	9.111	11)	2020
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		100,00	15.183	-	11) 12)	2021
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR		100,00	929	209		2020
SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		100,00	9.463	-	1)	2021
TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	5.124	563		2020
TB Digital Services GmbH, München	EUR		100,00	-25	-	1)	2021
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	18.100	549		2020



## ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
<b>2. Ausland</b>							
AB Dure, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	1.440	-	5)	2020
AB Folkvagn, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	120	-	5)	2020
AB Scania-Vabis, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	100	-	5)	2020
Ainax AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	120	-	5)	2020
Blue Diamond Parts LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	15.576	72.566	3) 7)	2020
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	ZAR	18,0532	70,00	14.790	4.485		2020
Chicago International Trucks – Chicago, LLC, Chicago/IL	USD	1,1320	100,00	-5.793	-	3) 5) 7)	2020
CNC Factory AB, Värnamo	SEK	10,2548	100,00	1.979	-		2020
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	6,3068	99,98	255.785	19.509	12)	2020
DynaMate IntraLog AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	100	-	5)	2020
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	18.561	-	1)	2020
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	53.051	-	1)	2020
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	42.070	-	1)	2020
Ferruform AB, Luleå	SEK	10,2548	100,00	72.939	-5.443		2020
Griffin Automotive Ltd., Road Town	TWD	31,3270	100,00	1.665.390	443.583		2020
Griffin Lux S.à r.l., Luxemburg	EUR		-	-	-	4) 13)	2019
Harbour Assurance Company of Bermuda Ltd., Hamilton	BMD	1,0945	100,00	22.755	4.327	3) 7)	2020
HTD I Oskarshamn AB, Oskarshamn	SEK	10,2548	100,00	-	-	7)	2021
IC Bus LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	868.830	110.036	3) 7)	2020
IC Bus of Oklahoma, LLC, Tulsa/OK	USD	1,1320	100,00	-	-	3) 7)	2020
International DealCor Operations, Ltd., George Town	KYD	0,9085	100,00	82.433	120	3) 7)	2020
International Engine Intellectual Property Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	501.706	31	3) 7)	2020
International Industria Automotiva da America do Sul Ltda., São Paulo	BRL	6,3068	100,00	600.855	-61.992	3) 7)	2020
International of Mexico Holding Corporation LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	288.990	-15.002	3) 7)	2020
International Parts Distribution S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	23,1418	100,00	346.312	192.185	7) 12)	2020





## ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
International Truck and Engine Corporation Cayman Islands Holding Company, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	548.346	3.224	3) 7)	2020
International Truck and Engine Corporation U.S. Holding Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	92	-	3) 7)	2020
International Truck and Engine Investments Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-19.269	310	3) 7)	2020
International Truck and Engine Overseas Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-10.124	12	3) 7)	2020
International Truck Intellectual Property Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	981.747	2.385	3) 7)	2020
International Truck Leasing Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	5.331	118	3) 7)	2020
Italscania S.p.A., Trento	EUR		100,00	47.234	28.065		2020
Kai Tak Holding AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	120	-	5)	2020
Laxå Specialvehicles AB, Laxå	SEK	10,2548	100,00	123.151	4.181		2020
LOTS Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	964,4600	100,00	-	-	4) 6)	2021
LOTS Group AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	108.481	-2.102		2020
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	6,3068	100,00	51.262	2.228		2020
Lots Logistics (Guangxi) Ltd, Beihai	CNY	7,1870	100,00	1.610	-1.381		2020
LOTS Ventures Canada Inc., Vancouver/BC	CAD	1,4417	80,00	-	-	7)	2021
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB, Södertälje	SEK	10,2548	80,00	23.088	5.040		2020
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0532	100,00	926.733	15.059		2020
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	PLN	4,5943	100,00	812.513	67.223		2020
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach/FL	USD	1,1320	100,00	94.383	9.766		2020
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	EUR		100,00	1.633.170	-250.824		2020
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyrgos	EUR		100,00	2.288	-273		2017
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	369,8350	100,00	5.728.058	729.746		2020
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	TRY	15,1347	100,00	316.680	52.627		2020
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	6,3068	100,00	160.432	-304.877		2020
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Wien	EUR		100,00	27.357	1.725		2020
MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,5943	100,00	10.753	2.239		2020
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	KRW	1.344,9650	100,00	12.334.375	-4.926.534		2020



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	4,7159	100,00	-25.612	-21.149		2019
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	THB	37,5372	99,99	143.106	9.433		2020
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	24,8590	100,00	1.225.673	65.049		2020
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	DKK	7,4367	100,00	124.964	1.057		2020
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	EUR		100,00	74.135	1		2020
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	EUR		100,00	109.059	-13.732		2020
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	EUR		100,00	28.126	2.212		2020
MAN Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués	MXN	23,1418	100,00	-1.122.417	-385.427		2020
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	AED	4,1579	100,00	52.600	3.037		2019
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	EUR		100,00	27.018	1.049		2020
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	NOK	9,9894	100,00	181.590	94		2020
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,5943	100,00	42.390	-51.480		2020
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	EUR		100,00	4.281	-2.847		2020
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	1,0332	100,00	27.736	638		2020
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		100,00	10.000	552		2020
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	12.332	-104		2020
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,1870	100,00	72.504	9.819		2020
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	GBP	0,8400	100,00	102.985	3.508		2020
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	EUR		100,00	247.925	939		2020
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,5943	100,00	1.195.637	122.592		2020
MAN Türkiye A.S., Ankara	TRY	15,1347	99,99	1.083.251	237.274		2020
MW-Hallen Restaurang AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	2.027	-3		2020
MWM Indústria de Motores Diesel Ltda., São Paulo	BRL	6,3068	100,00	200	-	3) 7)	2020
MWM International Motores S.A., Jesus Maria	ARS	116,2451	100,00	337.631	86.812	3) 7)	2020
N.W.S. S.r.l., in Liquidation, Trento	EUR		52,50	623	511	2)	2020
Navistar (Shanghai) Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,1870	100,00	23.509	1.183	7)	2020
Navistar Aftermarket Products, Inc., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	43.080	876	3) 7)	2020



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Navistar Auspac Pty. Ltd., Tullamarine	AUD	1,5612	100,00	1.765	145	3) 7)	2020
Navistar Big Bore Diesels, LLC, Huntsville/AL	USD	1,1320	100,00	-57.228	7.888	3) 7)	2020
Navistar Canada, ULC, Halifax/NS	CAD	1,4417	100,00	-155.682	24.718	3) 7)	2020
Navistar Cayman Islands Intellectual Property Company, George Town	KYD	0,9085	100,00	-68.496	1.242	3) 7)	2020
Navistar Comercial S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	23,1418	100,00	254.262	25.933	7)	2020
Navistar Component Holdings, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	118.061	-10	3) 7)	2020
Navistar Delaware Holdings, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	25.000	-	3) 7)	2020
Navistar Diesel of Alabama, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-	-	3) 7)	2021
Navistar Finance Holdings LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-	-	4) 6)	2021
Navistar Financial Corporation, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	192.439	6.694	3) 7)	2020
Navistar Financial Dealer Note Master Owner Trust II, Wilmington/DE	USD	1,1320	-	-	-	7) 13)	2020
Navistar Financial Securities Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	119.875	3.860	3) 7)	2020
Navistar Financial, S.A. de C.V. SOFOM E.R., Miguel Hidalgo	MXN	23,1418	100,00	4.656.560	349.233	7) 12)	2020
Navistar Global Operations Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-	-	3) 7)	2020
Navistar Hong Kong Holding Company Ltd., Hongkong	HKD	8,8278	100,00	4.503	-107	3) 7)	2020
Navistar International B.V., Amsterdam	EUR		100,00	21.330	-51	3) 7)	2020
Navistar International Corporation, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	3.527.552	-34.797	3) 12)	2020
Navistar International Employee Leasing Company, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	4.391	1.782	3) 7)	2020
Navistar International Holdings B.V., Amsterdam	EUR		100,00	21.330	-51	3) 7)	2020
Navistar International Mexico, S. de R.L. de C.V., Escobedo	MXN	23,1418	100,00	1.634.584	237.579	7)	2020
Navistar International Pvt. Ltd., Pune	INR	84,1690	100,00	143.050	5.560	3) 7)	2021
Navistar International Southern Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0532	100,00	8.281	4.041	3) 7)	2020
Navistar International Truck Mexico, S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	23,1418	100,00	1.481.664	750.972	7)	2020
Navistar Leasing Company, Lisle/IL	USD	1,1320	-	-	-	7) 13)	2020
Navistar Leasing Services Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	90.198	6.670	3) 7)	2020
Navistar Luxembourg Intellectual Property Company, Luxemburg	EUR		100,00	-5.130	260	3) 7)	2020
Navistar Mexico, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	23,1418	100,00	2.669.250	279.991	7)	2020



## ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Navistar San Antonio Manufacturing LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-7.129	-7.129	3) 7)	2020
Navistar Sweden AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	943	-672	3) 7)	2020
Navistar, Inc., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-7.956.543	-508.120	3) 7)	2020
NC2 Brasil Industria e Comercio de Caminhoes Ltda., Canoas	BRL	6,3068	100,00	7.993	10	3) 7)	2020
NC2 Global LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	142.871	1.790	3) 7)	2020
NC2 Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	EUR		100,00	-109.423	-2.240	3) 7)	2020
Norsk Scania A/S, Oslo	NOK	9,9894	100,00	270.137	475.222		2020
Norsk Scania Eiendom A/S, Oslo	NOK	9,9894	100,00	110.451	10.159		2020
OCC Technologies, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	-40.216	-11.822	3) 7)	2020
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	RUB	84,9779	100,00	785.128	104.903		2020
OOO MAN Truck and Bus RUS, Moskau	RUB	84,9779	100,00	6.189.995	372.389		2020
OOO Scania Finance, Moskau	RUB	84,9779	100,00	584.798	-4.244		2020
OOO Scania Leasing, Moskau	RUB	84,9779	100,00	2.795.337	2.169.983		2020
OOO Scania Peter, St. Petersburg	RUB	84,9779	100,00	190.392	-59.063		2020
OOO Scania Service, Golitsino	RUB	84,9779	100,00	152.405	8.003		2020
OOO Scania Strachovanie, Moskau	RUB	84,9779	100,00	71.205	13.662		2020
OOO Scania-Rus, Golitsino	RUB	84,9779	100,00	5.666.826	2.257.348		2020
Parts and Service Ventures, Inc., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	1.791	31	3) 7)	2020
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	37,5372	100,00	1.887	-59		2020
PT Scania Parts Indonesia, Balikpapan	IDR	16.133,8300	100,00	4.110	507		2020
Reliable Vehicles Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	2.500	-	5)	2019
Sågverket 6 AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	664	-293		2020
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	37,5372	100,00	76.377	11.683		2020
Scanexpo International S.A., Montevideo	USD	1,1320	100,00	8.280	-28		2020
Scania (Hong Kong) Ltd., Hongkong	HKD	8,8278	100,00	63.408	19.776		2020
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	4,7159	100,00	64.400	14.265		2020
Scania AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	18.143.909	6.000.003		2021



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	6,3068	99,99	90.054	8.593		2020
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	USD	1,1320	100,00	12.829.593	2.198.093		2020
Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,5612	100,00	73.169	14.496		2020
Scania Banco S.A., São Bernardo do Campo	BRL	6,3068	100,00	503.887	80.627		2020
Scania Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	9.499	11.318		2020
Scania BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	100,00	2.985	85		2020
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	13,3099	100,00	28.156	16.809		2020
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	100,00	11.739	3.335		2020
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	1.029	-	5)	2019
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	100	-	5)	2020
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	492,4200	100,00	957	-46.913		2020
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	964,4600	100,00	17.927.845	4.090.138		2020
Scania Cma Gora d.o.o., Danilovgrad	EUR		100,00	-	-	4)	2020
Scania Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.607,0000	100,00	80.683.505	44.632.389		2020
Scania Comercial, S.A. de C.V., Querétaro	MXN	23,1418	100,00	517.762	-63.325		2020
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	84,1690	100,00	-739.490	-661.122		2020
Scania Commercial Vehicles Renting S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	36.541	2.007		2020
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR		100,00	9.084	563		2020
Scania Corretora de Seguros Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	6,3068	100,00	2.994	2.950		2018
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	4,7159	100,00	420	-3.025		2020
Scania Credit AB, Södertälje	EUR		100,00	2.380	-1.308		2020
Scania Credit Argentina S.A.U., Buenos Aires	ARS	116,2451	100,00	-	-	4) 6)	2021
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	HRK	7,5161	100,00	19.338	3.763		2020
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla	RON	4,9488	100,00	55.550	-10.152		2020
Scania Credit Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,5281	100,00	297	-		2020
Scania Credit Solutions Pty Ltd., Aeroton	ZAR	18,0532	100,00	14.632	2.004		2020
Scania Credit Taiwan Ltd., New Taipei City	TWD	31,3270	100,00	2.886	-10.858		2020



## ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania CV AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	44.608.304	3.594.159		2020
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,8590	100,00	596.558	311.851		2020
Scania Danmark A/S, Ishøj	DKK	7,4367	100,00	245.744	62.124		2020
Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj	DKK	7,4367	100,00	127.036	11.176		2020
Scania del Perú S.A., Lima	PEN	4,5176	100,00	52.815	2.520		2020
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	139.515	29.008		2020
Scania East Africa Ltd., Nairobi	KES	128,0850	100,00	-339.526	-		2020
Scania Eesti AS, Tallinn	EUR		100,00	8.094	1.121		2020
Scania Finance Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,5612	100,00	23.240	642		2020
Scania Finance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	16.696	1.299		2020
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	100,00	14.858	2.612		2020
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	964,4600	100,00	2.363.399	65.657		2020
Scania Finance Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.607,0000	100,00	5.754.948	-603.303		2020
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o., Prag	CZK	24,8590	100,00	767.615	-49.421		2020
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR		100,00	61.526	4.813		2020
Scania Finance Great Britain Ltd., London	GBP	0,8400	100,00	97.920	11.688		2020
Scania Finance Hispania EFC S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	45.310	1.068		2020
Scania Finance Holding AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	196.576	-104.054		2020
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR		100,00	11.291	2.094		2020
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR		100,00	52.133	-4.767		2020
Scania Finance Korea Ltd., Chung-Ang	KRW	1.344,9650	100,00	34.611.645	1.399.195		2020
Scania Finance Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		100,00	4.729	-124		2018
Scania Finance Magyarország Zrt., Biatorbágy	HUF	369,8350	100,00	2.644.505	120		2020
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R., El Marqués	MXN	23,1418	100,00	-	-		2020
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR		100,00	52.401	5.987	8)	2020
Scania Finance New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,6569	100,00	-	-	4)	2020
Scania Finance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,5943	100,00	219.781	-9.099		2020



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	1,0332	100,00	6.927	-1.592		2020
Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec	EUR		100,00	13.033	-552		2020
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	18,0532	100,00	607.294	-45.318		2020
Scania Financial Leasing (China) Co., Ltd, Shanghai	CNY	7,1870	100,00	160.873	6.361		2020
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	1.330.070	63.784		2020
Scania France S.A.S., Angers	EUR		100,00	63.036	18.216		2020
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	7,0006	100,00	78.252	35.030		2020
Scania Group (Thailand) Co., Ltd., Samut Prakan	THB	37,5372	100,00	-223.364	-227.034		2020
Scania Growth Capital AB, Södertälje	SEK	10,2548	90,10	150.428	-291		2020
Scania Hispania Holding S.L., San Fernando de Henares	EUR		100,00	39.352	14.495		2020
Scania Hispania S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	20.938	12.759		2020
Scania Holding France S.A.S., Angers	EUR		100,00	108.563	27.478		2020
Scania Holding Inc., Columbus/IN	USD	1,1320	100,00	1.945	-370		2020
Scania Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	HRK	7,5161	100,00	49.045	8.895		2020
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	369,8350	100,00	2.608.639	1.348.217		2020
Scania Industrial Maintenance AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	41.968	-3.022		2020
Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis	EUR		100,00	-	-	9)	2019
Scania Insurance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,5943	100,00	2.941	-		2020
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Vialonga	EUR		100,00	487	-3		2020
Scania IT AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	117.172	-21		2020
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR		100,00	311	168		2020
Scania IT Nederland B.V., Zwolle	EUR		100,00	849	179		2020
Scania Japan Ltd., Tokio	JPY	130,3200	100,00	-438.357	59.226		2020
Scania Korea Group Ltd., Seoul	KRW	1.344,9650	100,00	55.008.305	23.609.608		2020
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	6,3068	100,00	2.802.843	518.060		2020
Scania Latvia SIA, Riga	EUR		100,00	8.742	2.718		2020
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	6.879	772		2020





**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Leasing Ltd., Dublin	EUR		100,00	-	-	5)	2019
Scania Leasing Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	12.797	-		2020
Scania Leasing RS d.o.o., Krnješevci	RSD	117,5800	100,00	101.501	-		2020
Scania Lízing Kft., Biatorbágy	HUF	369,8350	100,00	399.661	-		2020
Scania Location S.A.S., Angers	EUR		100,00	-	-	5)	2019
Scania Logistics Netherlands B.V., Zwolle	EUR		100,00	4.433	1.090		2020
Scania Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		100,00	-	841		2019
Scania Makedonija d.o.o.e.l., Ilinden	MKD	61,6200	100,00	11.233	5.022		2020
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Samut Prakan	THB	37,5372	100,00	-439.561	-486.322		2020
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	10,5163	100,00	167.221	21.142		2020
Scania Middle East FZE, Dubai	AED	4,1579	100,00	18.079	5.028		2020
Scania Milano S.p.A., Lainate	EUR		100,00	5.141	1.131		2020
Scania Moçambique, S.A., Beira	MZN	72,5600	100,00	-58.967	-25.964		2020
Scania Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	18,0520	100,00	52.635	4.375		2020
Scania Nederland B.V., Breda	EUR		100,00	109.701	17.604		2020
Scania New Zealand Ltd., Wellington	NZD	1,6569	100,00	-	-		2018
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	2.400	-	5)	2020
Scania Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	29.880	14.016		2020
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	18.589	-4		2020
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	71.631	-3.000		2020
Scania Polska S.A., Nadarzyn	PLN	4,5943	100,00	169.960	105.470		2020
Scania Portugal, Unipessoal Lda., Santa Iria de Azóia	EUR		100,00	8.908	2.290		2020
Scania Power Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,5943	100,00	-8	-37		2020
Scania Production (China) Co., Ltd., Rugao	CNY	7,1870	100,00	307.057	-72.334		2020
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		100,00	30.594	2.230		2020
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		100,00	22.971	2.158		2020
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4,5943	100,00	44.884	5.247		2020



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		100,00	57.789	6.186		2020
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	501	-	5)	2019
Scania Real Estate (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	7.362	945		2020
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	3.216	406		2020
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	100,00	22	-14		2020
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,8590	100,00	114.697	-15.854		2020
Scania Real Estate Finland Oy, Helsinki	EUR		100,00	17.493	3.704		2020
Scania Real Estate France S.A.S., Angers	EUR		100,00	4.055	238		2020
Scania Real Estate Hispania S.L., San Fernando de Henares	EUR		100,00	895	131		2020
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l., Münsbach	EUR		100,00	-	323		2020
Scania Real Estate Holding Oy, Helsinki	EUR		100,00	5.510	-9		2020
Scania Real Estate Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,8278	100,00	46	-1	5)	2018
Scania Real Estate Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	369,8350	100,00	1.023.396	128.467		2020
Scania Real Estate Kenya Ltd., Nairobi	KES	128,0850	100,00	183.783	-11.579		2020
Scania Real Estate Lund AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	100	-		2020
Scania Real Estate Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	9.538	1.237		2020
Scania Real Estate Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,5943	100,00	66.243	6.741		2020
Scania Real Estate Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9488	100,00	6.475	958		2020
Scania Real Estate Schweiz AG, Kloten	CHF	1,0332	100,00	5.515	4.015		2020
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	874.133	69.237		2020
Scania Real Estate Slovakia s.r.o., Senec	EUR		100,00	3.863	536		2020
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR		100,00	12.701	3.303		2020
Scania Rent Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9488	100,00	13.403	-3.927		2020
Scania Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9488	100,00	13.675	-10.586		2020
Scania Sales (China) Co., Ltd., Peking	CNY	10,2548	100,00	113.810	-18.725	3)	2020
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7,1870	100,00	-16.516	66.681		2020
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	16.285.097	1.453.330		2020



## ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	1,0332	100,00	51.155	23.230		2020
Scania Senegal S.U.A.R.L., Dakar	XOF	655,9570	100,00	35.518	21.265		2020
Scania Services del Perú S.A., Lima	PEN	4,5176	100,00	20.588	-16.121		2020
Scania Servicii Asigurari S.R.L., Ciorogarla	RON	4,9488	100,00	2.362	70		2020
Scania Servicios, S.A. de C.V., Querétaro	MXN	23,1418	100,00	153	-22		2020
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	37,5372	99,99	453.963	17.740		2020
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	37,5372	100,00	438.664	23.896		2020
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,5281	100,00	9.112	3.364		2020
Scania Slovakia s.r.o., Senec	EUR		100,00	8.823	1.959		2020
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	12.520	1.513		2020
Scania South Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	18,0532	100,00	585.229	67.281		2020
Scania Srbija d.o.o., Krnješevci	RSD	117,5800	100,00	441.760	130.509		2020
Scania Suomi Oy, Helsinki	EUR		100,00	32.100	19.337		2020
Scania Sverige AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	505.709	-11.152		2020
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	42.966	-	5)	2020
Scania Tanzania Ltd., Dar-es-Salaam	TZS	2.609,2600	100,00	-844.589	-789.395		2020
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	37,5372	99,99	120.080	-2.676		2020
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	3.282	-34		2020
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	80.882.674	624.174		2020
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	79.210	166		2020
Scania USA Inc., San Antonio/TX	USD	1,1320	100,00	11.224	1.912		2020
Scania West Africa Ltd., Accra	GHS	7,0006	100,00	11.362	-9.968		2019
Scania-Kringlan AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	6.000	-	5)	2020
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	1.956	-	5)	2019
Scanrent – Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		100,00	11.086	672		2020
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	1.671	-	5)	2019
SLA Treasury Spain S.L, Barcelona	EUR		100,00	-	-	6)	2021



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Södertälje Bilkredit AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	100	-	5)	2020
SOE Busproduction Finland Oy, Lahti	EUR		100,00	4.741	1.168		2019
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	1.170	-	5)	2019
SST Sustainable Transport Solutions India Pvt. Ltd., Nagpur	INR	84,1690	99,99	46.834	1.329		2020
Tachy Experts S.A.S., Angers	EUR		100,00	80	6		2020
TOV Donbas-Scan-Service, Makijivka	UAH	30,8838	100,00	17.523	403		2020
TOV Kyiv-Scan, Kiew	UAH	30,8838	100,00	12.704	44		2020
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	UAH	30,8838	100,00	281.210	6.263		2020
TOV Scania Credit Ukraine, Kiew	UAH	30,8838	100,00	196.576	104.054		2020
TOV Scania Ukraine, Kiew	UAH	30,8838	100,00	109.115	42.421		2020
TOV Scania-Lviv, Lwiw	UAH	30,8838	100,00	32.508	295		2020
Transproteccion Agente de Seguros S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	23,1418	100,00	32.710	25.659	7)	2020
TRATON AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	11.898	-10.834		2020
TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR		100,00	26	-4	4)	2020
TRATON International S.A., Strassen	EUR		100,00	195	-735	4)	2020
TRATON Sweden AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	-	-	7)	2021
TRATON US Inc., Wilmington/DE	EUR		100,00	0	-	4) 12)	2020
Truck Retail Accounts Corp., Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	97.426	7.617	3) 7)	2020
UAB Scania Lietuva, Vilnius	EUR		100,00	7.674	1.522		2020
Union Trucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	573	-	5)	2019
UpTime Parts, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	118.755	3.417	3) 7)	2020
Vabis Bilverkstad AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	101	-	5)	2020
Vabis Försäkringsaktiebolag, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	199.299	-		2020
Vindbron Arendal AB, Södertälje	SEK	10,2548	100,00	13.745	-388		2020
Westrucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8400	100,00	336	-	5)	2019
Workhorse International Holding Company, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	2.061	-105	3) 7)	2020



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
<b>B. Nicht konsolidierte Gesellschaften</b>							
<b>1. Inland</b>							
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	26	-		2020
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	26	-		2020
LoadFox GmbH, München	EUR		100,00	-	-1.122		2020
Loom Technologies GmbH, Paderborn	EUR		100,00	-	-	7)	2021
MAN Brand Management GmbH, Grünwald	EUR		100,00	-	-	4) 6) 11)	2021
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	EUR		100,00	2.904	24		2020
MAN HR Services GmbH, München	EUR		100,00	935	366	1)	2021
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR		100,00	25	-	1)	2021
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	EUR		100,00	517	-69		2020
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	1.373	382		2020
Unterstützungseinrichtung VGW GmbH, München	EUR		100,00	123	-40		2020
<b>2. Ausland</b>							
Beech's Garage (1983) Ltd., Belper	GBP	0,8400	100,00	-	-		2020
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8400	100,00	757	-	5)	2018
ERF Ltd., Swindon	GBP	0,8400	100,00	-	-	5)	2018
Global Truck & Bus Procurement LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	100,00	356	-		2020
HRVS Group Ltd., Belper	GBP	0,8400	100,00	-	-		2020
HRVS Rentals Ltd., Belper	GBP	0,8400	100,00	-	-		2020
Lauken S.A., Montevideo	UYU	50,5040	100,00	-	-	5)	2018
LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR		100,00	11.315	266		2020
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantsfontein	ZAR	18,0532	100,00	-	-1.775	2) 5)	2017
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., Isando	ZAR	18,0532	100,00	0	-	5)	2018
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	18,0532	100,00	-	-68.539	2) 5)	2017
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	INR	84,1690	99,99	3.197.300	-56.270		2020



**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

<b>Name und Sitz des Unternehmens</b>	<b>Währung</b>	<b>Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021</b>	<b>Kapitalanteil in %</b>	<b>Eigenkapital in Tsd. Landes- währung</b>	<b>Ergebnis in Tsd. Landes- währung</b>	<b>Fußnote</b>	<b>Jahr</b>
MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,8278	100,00	9.159	659	4)	2020
OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	RUB	84,9779	100,00	121.864	1.525		2020
Re-MAN Parts Ltd., Belper	GBP	0,8400	100,00	-	-		2020
Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo	BRL	6,3068	99,99	10	-		2020
S.A. Trucks Ltd., Bristol	GBP	0,8400	100,00	1	-	5)	2018
Scanexpo S.A., Montevideo	UYU	50,5040	100,00	-	-	5)	2018
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VES	5,1975	100,00	285	22		2020
Scania Finance Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	5,1975	100,00	1.000	-		2020
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	SEK	10,2548	100,00	1.400	248		2019
TRATON, LLC, Herndon/VA	USD	1,1320	100,00	1.129	406		2020
Volkswagen Caminhões e Ônibus Comércio e Serviços Ltda., Limeira	BRL	6,3068	100,00	10	-		2020
<b>III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN</b>							
<b>A. At Equity bewertete Unternehmen</b>							
<b>1. Inland</b>							
<b>2. Ausland</b>							
Cummins-Scania XPI Manufacturing, LLC, Columbus/IN	USD	1,1320	50,00	145.935	8.882		2020
Oppland Tungbilservice A/S, Fagernes	NOK	9,9894	50,00	2.056	5.701		2020
Tynset Diesel A/S, Tynset	NOK	9,9894	50,00	1.188	4.840		2020
<b>B. At Cost bewertete Unternehmen</b>							
<b>1. Inland</b>							
HINO & TRATON Global Procurement GmbH, München	EUR		51,00	2.025	149		2020
<b>2. Ausland</b>							
AMEXCI AB, Karlskoga	SEK	10,2548	9,10	33.963	-20.402		2020
Powertrain Industria e Comercia Ltda., Resende	BRL	6,3068	50,00	3.620	278	7)	2020



## ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
<b>IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN</b>							
<b>A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen</b>							
<b>1. Inland</b>							
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, Ottobrunn	EUR		49,00	55.268	2.848		2020
sennder GmbH, Berlin	EUR		13,69	78.007	-9.061		2019
Telematics Solutions GmbH, Berlin	EUR		46,73	2	0		2020
<b>2. Ausland</b>							
BITS DATA i Södertälje AB, Södertälje	SEK	10,2548	33,00	23	5		2020
ScaValencia, S.A., Ribarroja del Turia	EUR		26,00	13	1		2020
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	CNY	7,1870	25,00	35.679.407	7.423.650	8) 10)	2020
UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand	UZS	12.247,8650	32,89	176.753.722	107.565.125		2019
<b>B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen</b>							
<b>1. Inland</b>							
Scantinel Photonics GmbH, Ulm	EUR		43,00	-	-	7)	2021
<b>2. Ausland</b>							
Corebon AB, Arlöv	SEK	10,2548	24,20	88.288	370		2020
Innokraft AB, Sundsvall	SEK	10,2548	46,00	4.483	-		2020
Magnum Power Products, LLC, Franklin/IN	USD	1,1320	30,00	43.050	876	3) 7)	2020
Maudlin International Parts and Services of Palm Bay, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	49,00	469	-100	3) 7)	2020
ND Holdings, LLC, Lisle/IL	USD	1,1320	30,00	24.574	-3.090	3) 7)	2020
Newstream Enterprises, LLC, Springfield/MO	USD	1,1320	49,00	4.940	1.692	3) 7)	2021
Roboyo Midco Limited, Stockholm	SEK	10,2548	15,83	26.292	3.981		2020
Södertälje Science Park AB, Södertälje	SEK	10,2548	25,00	2.223	1.335		2020





**ANTEILSBESITZ ZUM 31.12.2021**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2021	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
<b>V. BETEILIGUNGEN</b>							
<b>1. Inland</b>							
Car2Car Communication Consortium, Braunschweig	EUR		5,55	307	-138		2020
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	EUR		30,00	1.473	97		2020
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	EUR		8,16	934	525		2020
Roland Holding GmbH, München	EUR		22,83	3.006	1		2020
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	EUR		50,00	14.453	-11		2020
<b>2. Ausland</b>							
Combient AB, Stockholm	SEK	10,2548	4,65	40	-6		2020
Enersize OY, Helsinki	EUR		2,75	1.781	-2.181		2020
H2GS AB, Stockholm	SEK	10,2548	2,02	-	-	7)	2021
Maghreb Truck Industry SpA, Sidi M'Hamed	DZD	157,4070	10,00	128.980	-1.020	4)	2019
Northvolt AB, Stockholm	SEK	10,2548	0,97	11.956	-600		2020
OneH2, Inc., Hickory/NC	USD	1,1320	5,13	-	-	3) 7)	2021
Shenzhen Haylion Technologies Co. Ltd., Shenzhen	CNY	7,1870	2,00	84.871	3.176		2020
TuSimple Holdings Inc., San Diego/CA	USD	1,1320	7,41	-405.473	-198.829		2020

1 Ergebnisabführungsvertrag

2 in Liquidation

3 abweichendes Geschäftsjahr

4 Rumpfgeschäftsjahr

5 zurzeit keine Geschäftstätigkeit

6 Neugründung

7 Neuerwerb

8 konsolidierter Abschluss

9 Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten

10 Zahlen gemäß IFRS

11 Ergebnisabführungsvertrag ab 2021

12 Sachverhalt iSd §1 UmwG

13 Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12

# Weitere Informationen

<b>Weitere Informationen</b>	<b>231</b>
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	232
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	233
Vergütungsbericht	245
Finanzkalender	270
Zusätzliche Informationen und Glossar	270
Impressum	278
TRATON GROUP Fünfjahresübersicht	279

# WEITERE INFORMATIONEN

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des TRATON Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des TRATON Konzerns beschrieben sind.

München, den 4. März 2022

TRATON SE

Der Vorstand

Christian Levin

Annette Danielski

Mathias Carlbaum

Antonio Roberto Cortes

Bernd Osterloh

Alexander Vlaskamp

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

### Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

An die TRATON SE

#### PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der TRATON SE, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang zum Konzernabschluss, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der TRATON SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vor-

schriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

#### GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

#### BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

#### **BILANZIELLE ABBILDUNG DES ERWERBS VON NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION**

##### **Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:**

Am 1. Juli 2021 wurde der Erwerb von Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA („Navistar“), abgeschlossen. Seitdem hält die TRATON SE mittelbar sämtliche Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7%). Der Erwerb wurde gemäß IFRS 3, Unternehmenszusammenschlüsse, auf Basis einer vorläufigen Kaufpreisallokation bilanziert. Der Kaufpreis für den Erwerb der ausstehenden Anteile betrug EUR 3,1 Mrd. (USD 3,7 Mrd.).

Der beizulegende Zeitwert des Eigenkapitalanteils an Navistar, den die TRATON GROUP unmittelbar vor dem Erwerbszeitpunkt gehalten hat, wurde auf Basis des Börsenkurses zum Erwerbszeitpunkt ermittelt. Aus der bilanziellen Abbildung des sukzessiven Unternehmenszusammenschlusses resultierte in Summe ein Ertrag in Höhe von EUR 182 Mio., der im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ausgewiesen wird.

Die Bilanzierung des Erwerbs war im Rahmen unserer Prüfung aufgrund der bestehenden Schätzunsicherheiten und Ermessensspielräume bei der vorläufigen Kaufpreisallokation (insbesondere im Hinblick auf die Bewertung erworbener immaterieller Vermögenswerte) sowie der insgesamt wesentlichen betragsmäßigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns, der Komplexität der Transaktion und des damit verbundenen bedeutsamen Risikos wesentlich falscher Darstellungen einer der bedeutendsten Prüfungssachverhalte.

##### **Prüferisches Vorgehen:**

Unsere Prüfungshandlungen in Bezug auf die vorläufige Kaufpreisallokation umfassten, neben der Würdigung der von TRATON erbrachten Gegenleistung, die Beurteilung des methodischen Vorgehens des von den gesetzlichen Vertretern hinzugezogenen externen Gutachters zur Identifizierung und Bewertung der erworbenen Vermögenswerte sowie der übernommenen Verbindlichkeiten nach den Vorgaben des IFRS 3. Die Eignung des vorläufigen externen Bewertungsgutachtens als Prüfungsnachweis haben wir unter anderem durch Befragungen der gesetzlichen Vertreter sowie des externen Gutachters beurteilt. Weiterhin haben wir unter Einbindung interner Bewertungsspezialisten die Annahmen und ermessensbehafteten Schätzungen (insbesondere Wachstumsraten,

Kapitalkostensätze, Lizenzgebührensätze und Restnutzungsdauern) zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen, identifizierbaren Vermögenswerte (insbesondere der erworbenen Kundenbeziehungen und Markenrechte) sowie der übernommenen Verbindlichkeiten daraufhin analysiert, ob diese allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen entsprechen. Zusätzlich haben wir die Bewertungsmodelle rechnerisch nachvollzogen und die bei der Bewertung herangezogenen künftig erwarteten Zahlungsströme unter anderem zu internen Businessplänen abgestimmt. Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir darüber hinaus die Ergebniseffekte aus der Folgebilanzierung der erworbenen Vermögenswerte sowie der übernommenen Verbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2021, insbesondere unter Berücksichtigung der angesetzten Restnutzungsdauern der erworbenen Vermögenswerte, nachvollzogen.

Darüber hinaus haben wir die bilanzielle Abbildung des sukzessiven Unternehmenszusammenschlusses rechnerisch und methodisch nachvollzogen und die Angemessenheit des Wertansatzes für den zuvor von TRATON gehaltenen Eigenkapitalanteil an Navistar gewürdigt.

Ferner haben wir uns mit der Anwendung einheitlicher Rechnungslegungsmethoden, den steuerlichen Auswirkungen des Erwerbs und der Abbildung der Erstkonsolidierung der Navistar-Einheiten im Konsolidierungssystem befasst. Zudem haben wir die Angaben im Konzernanhang zum Erwerb von Navistar im Hinblick auf die sich aus den IFRS-Vorschriften ergebenden Anforderungen gewürdigt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der bilanziellen Abbildung des Erwerbs von Navistar ergeben.

##### **Verweis auf zugehörige Angaben:**

Die im Rahmen der Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen sind im Abschnitt „4 „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ des Konzernanhangs dargestellt. Eine Erläuterung der Transaktion sowie Angaben zur vorläufigen Kaufpreisallokation sind im Abschnitt „7 „Akquisition Navistar“ des Konzernanhangs enthalten.

#### **BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNG FÜR RISIKEN AUS EINEM EU-KARTELLVERFAHREN**

##### **Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:**

Im September 2017 erließ die EU-Kommission eine Entscheidung, mit der die Scania AB für mutmaßliche Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht in Form eines Kartells zur Preiskoordination und eines mutmaßlichen Informationsaustausches verantwortlich gemacht

und mit einer Geldbuße von insgesamt EUR 0,88 Mrd. belegt wurde. Gegen diese Entscheidung legte die Scania AB im Dezember 2017 beim Europäischen Gerichtshof Berufung ein und stellte bis zur Entscheidung eine Bankbürgschaft als Barsicherheit. Am 2. Februar 2022 hat der Europäische Gerichtshof ein Urteil verkündet und die Entscheidung der EU-Kommission im Wesentlichen bestätigt. Gegen dieses Urteil kann die Scania AB noch Revision beim Europäischen Gerichtshof einlegen. Der Konzernabschluss der TRATON SE enthält Rückstellungen zur Abdeckung des Risikos einer Geldbuße bei der Scania AB.

Weiterhin sind sowohl MAN als auch Scania einer Vielzahl von Schadensersatzklagen von Kunden in verschiedenen Ländern ausgesetzt.

Im Rahmen der Prüfung haben wir diesen Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt, da die Risikobeurteilung und die Höhe der Rückstellung zur Abdeckung der oben angesprochenen Risiken in hohem Maße Unsicherheiten unterliegt sowie von Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf den Verfahrensausgang beeinflusst ist.

#### **Prüferisches Vorgehen:**

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir uns ein Verständnis über den vom Konzern eingerichteten Prozess zur inhaltlichen Auseinandersetzung mit der Untersuchung der EU-Kommission verschafft. Hierbei haben wir uns insbesondere mit den Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter und der internen Rechtsanwälte der Gesellschaft in Bezug auf die aktuelle Entwicklung, insbesondere durch das Urteil des Europäischen Gerichts vom 2. Februar 2022, befasst und die diesen Einschätzungen und Annahmen zugrunde liegenden Gründe unter Einbindung von internen Experten für Kartellrecht mit den gesetzlichen Vertretern und der Rechtsabteilung der Gesellschaft erörtert und gewürdigt.

Bezüglich der Schadensersatzklagen von Kunden haben wir die Entwicklung in den verschiedenen Ländern anhand von zwischenzeitlich ergangenen Urteilen bzw. neu hinzugekommenen Klagen ebenfalls mit den gesetzlichen Vertretern und den internen und externen Rechtsanwälten erörtert. Ergänzend haben wir uns quartalsweise externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt und die wesentlichen Themen und Entwicklungen mit den externen Rechtsanwälten in Gesprächen diskutiert.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich in Bezug auf die bilanzielle Abbildung der Rückstellung für Risiken aus einem EU-Kartellverfahren keine Einwendungen ergeben.

#### **Verweis auf zugehörige Angaben:**

Die Angaben der Gesellschaft zum EU-Kartellverfahren sind in den Abschnitten „36. Sonstige Rückstellungen“ und „44. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ des Konzernanhangs enthalten.

#### **WERTHALTIGKEIT VON GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTEN**

##### **Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:**

Geschäfts- oder Firmenwerte stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des TRATON Konzerns dar. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt. Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Geschäfts- oder Firmenwerte im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte war daher und auch aufgrund der Komplexität der Bewertungsmodelle im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

#### **Prüferisches Vorgehen:**

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sowie die Zuordnung von Vermögenswerten und Schulden zu den jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der internen Berichtsstruktur mit dem Management diskutiert und beurteilt. Unter Einbezug von internen Bewertungsspezialisten wurden die zugrunde liegenden Bewertungsmodelle für die Ermittlung der mittels Discounted-Cashflow-Modells berechneten Nutzungswerte sowohl methodisch als auch arithmetisch nachvollzogen. Wir haben die von den gesetzlichen Vertretern erstellten operativen Planungen in Bezug auf die Annahmen zu der Entwicklung von Absatzmärkten, Produktionskosten, Margen und verwendeten Wachstumsraten unter Berücksichtigung der Auswirkungen der anhaltenden COVID-19-Pandemie sowie der aktuellen Situation auf den Rohstoffmärkten sowie bei Zulieferteilen und insbesondere Halbleitern mit planungsverantwortlichen Mitarbeitern erörtert und mit externen Informationen, insbesondere zu Marktstudien, verglichen. Die Ableitung der Kapitalisierungszinssätze haben wir gewürdigt, indem wir insbesondere die Zusammensetzung der hierfür herangezogenen Gruppe an Vergleichsunternehmen über den verwendeten Beta-Faktor beurteilt haben sowie die von der TRATON GROUP verwendeten landesspezifischen Parameter zur aktuellen Entwicklung von Zinsen und Marktrisikoprämien verglichen haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen

Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten keine Einwendungen ergeben.

#### **Verweis auf zugehörige Angaben:**

Die Angaben der Gesellschaft zu den für Ansatz und Bewertung von Geschäfts- oder Firmenwerten wesentlichen relevanten Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie „18. Geschäfts- oder Firmenwerte“ des Konzernanhangs enthalten.

#### **BILANZIERUNG UND BEWERTUNG DER RESTRUKTURIERUNGSMASSNAHMEN BEI MAN TRUCK & BUS**

##### **Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:**

Der Vorstand der MAN Truck & Bus SE hat eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus kommuniziert. Die beabsichtigte Neuausrichtung beinhaltet im Wesentlichen eine Restrukturierung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks sowie einen signifikanten Stellenabbau. Die geplanten Ziele und Maßnahmen wurden nach Verhandlungen mit dem Konzernbetriebsrat in einem Betriebseckpunktepapier im Januar 2021 bzw. nachgelagerten Interessensausgleich für die einzelnen Standorte festgelegt. Die einzelnen Maßnahmen erstrecken sich über einen Zeitraum bis 2023. Der Personalabbau soll im Wesentlichen über Abfindungsangebote und Altersteilzeitangebote erreicht werden.

Neben den genannten Personalmaßnahmen war der Verkauf des Produktionsstandortes in Steyr, Österreich, ein wesentlicher Teil der geplanten Restrukturierung. Der Erwerber hat sich verpflichtet, für einen Zeitraum von ca. 18 Monaten im Rahmen einer Auftragsfertigung weiterhin LKWs für MAN zu produzieren. MAN verpflichtete sich im Gegenzug zur Zahlung von verschiedenen fixen und variablen Beträgen, die in dem sogenannten „Contract Manufacturing Agreement (CMA)“ entsprechend festgelegt wurden.

Im Rahmen der Prüfung haben wir die Bilanzierung und Bewertung der Restrukturierungsmaßnahmen als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt, da die Bewertung der vorgesehenen Maßnahmen und der sich hieraus ergebenden Verpflichtungen in hohem Maße von Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter bzgl. Annahmewerten, konkreter Ausgestaltung und möglicher finanzieller Auswirkungen der verschiedenen Maßnahmen beeinflusst ist. Der Ermittlung der Effekte aus dem Verkauf

des Produktionsstandortes in Steyr für den Konzernabschluss lagen darüber hinaus komplexe vertragliche Regelungen, insbesondere im Hinblick auf die zu übertragenden Vermögenswerte und Schulden, zugrunde. Dies gilt ebenso für die bilanzielle Abbildung des „CMA“, insbesondere im Hinblick auf die vollständige Erfassung und die richtige Periodenabgrenzung der geleisteten bzw. geschuldeten Zahlungen.

#### **Prüferisches Vorgehen:**

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen in Bezug auf die personalbezogenen Restrukturierungsmaßnahmen im Konzernabschluss haben wir uns mit den zugrundeliegenden Unternehmensprozessen befasst sowie analytische Prüfungshandlungen und Einzelfallprüfungen durchgeführt. Wir haben mit den gesetzlichen Vertretern die geplanten Maßnahmen diskutiert, insbesondere im Hinblick auf den Zeitpunkt der Bilanzierung und des Verpflichtungscharakters, sowie interne Unterlagen wie Vorstands- und Aufsichtsratsprotokolle und Restrukturierungspläne eingesehen. Die Berechnung der Rückstellung für Abfindungen und Altersteilzeit haben wir methodisch und rechnerisch nachvollzogen. Bereits abgeschlossene Vereinbarungen mit Mitarbeitern wurden stichprobenweise zu den zugrundeliegenden Verträgen abgestimmt. Für geschätzte Werte haben wir die eingeflossenen Parameter wie Annahmewerten, Anzahl der betroffenen Mitarbeiter und Lohn-/Gehaltshöhe für die betroffenen Konzerngesellschaften zur Personalbuchhaltung und den Personalstammdaten abgestimmt und den Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung nachvollzogen.

Weiterhin haben wir analysiert und mit den gesetzlichen Vertretern validiert, ob sich aus den geplanten Restrukturierungsmaßnahmen über die personalbezogenen Aufwendungen weitere zukünftige Aufwendungen ergeben können und wie diese berücksichtigt wurden.

Die Effekte aus dem Verkauf des Werkes in Steyr haben wir ebenfalls rechnerisch und methodisch nachvollzogen. Die der Berechnung zugrundeliegenden Parameter, insbesondere im Hinblick auf die Vollständigkeit und die korrekte Bewertung der zu übertragenden Vermögensgegenstände und Schulden, haben wir mit den Verantwortlichen erörtert und zum Kaufvertrag abgestimmt. Die sich aus dem CMA ergebenden Zahlungsverpflichtungen haben wir im Hinblick auf die korrekte und vollständige Erfassung und Periodenabgrenzung anhand von Zahlungsbelegen und den Vereinbarungen im CMA beurteilt. Die systemseitige Integration der bei MAN Truck & Bus SE verbleibenden Vermögensgegenstände, insbesondere der Vorräte, haben wir unter Einbeziehung von internen IT-Spezialisten nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bilanzierung und Bewertung der Restrukturierungsmaßnahmen keine Einwendungen ergeben.



**Verweis auf zugehörige Angaben:**

Die Angaben der Gesellschaft zur Bilanzierung und Bewertung der Restrukturierungsmaßnahmen sind in den Abschnitten „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie „36. Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

**VOLLSTÄNDIGKEIT UND BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR GEWÄHRLEISTUNGSVERPFLICHTUNGEN AUS DEM ABSATZGESCHÄFT****Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:**

Für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen sowie für Kulanzen gegenüber Kunden werden Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft ausgewiesen. Sie stellen einen wesentlichen Teil der sonstigen Rückstellungen des TRATON Konzerns dar. Bei der Bildung dieser Rückstellungen bestehen hohe Ermessensspielräume bei den Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die Ermittlung des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Kosten, sowie der Diskontierungszinssätze. Aufgrund dieser Tatsache beinhaltet die Vollständigkeit und Bewertung dieser Rückstellungen aus unserer Sicht ein bedeutsames Risiko wesentlicher falscher Darstellungen im Abschluss und war daher im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

**Prüferisches Vorgehen:**

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir den von den gesetzlichen Vertretern implementierten Prozess dahingehend gewürdigt, ob und in welcher Art er die vollständige Erfassung aller relevanten Gewährleistungsfälle berücksichtigt. Die Berechnung der systemseitig pro verkauftem Fahrzeug ermittelten Rückstellungen für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen haben wir unter Einbeziehung von internen IT-Spezialisten methodisch und rechnerisch sowie teilweise anhand von Datenanalysen nachvollzogen. Die Annahmen in Bezug auf die geschätzten Schadensverläufe haben wir mit den Verantwortlichen erörtert und anhand von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit beurteilt. Analytische Prüfungshandlungen haben wir dahingehend durchgeführt, dass wir die Entwicklung der Umsatzerlöse und verkauften Fahrzeuge mit der Entwicklung der Gewährleistungsrückstellungen verglichen und Abweichungen von unserer Erwartungshaltung mit den gesetzlichen Vertretern erörtert haben.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, und von Erörterungen mit den Verantwortlichen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft keine Einwendungen ergeben.

**Verweis auf zugehörige Angaben:**

Die Angaben der Gesellschaft zum Ansatz und der Bewertung von Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sind in den Abschnitten „4. „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Sonstige Rückstellungen“ sowie „36. Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

**SONSTIGE INFORMATIONEN**

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2021 verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

**VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die

internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

#### **VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht auf-

merksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise ange-

nommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

#### **SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

#### **Prüfungsurteil**

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „TRATON\_SE\_KA\_ZLB\_ESEF-2021-12-31.zip“ (SHA-256-Prüfsumme: d566bc208df61d264183d60f38481a164e8c32994d1ec0aad7afbe787f12350d) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

### Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und

führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

### ÜBRIGE ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. Juni 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 24. September 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der TRATON SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

### SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht einzeln im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht:

- Abgabe von Comfort Letters für die TRATON SE im Zusammenhang mit dem EUR 12 Mrd. Medium Term Note (EMTN) Programm
- Prüfung des aktienrechtlichen Vergütungsberichts nach §162 AktG;
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung nach §§ 315b ff. HGB;
- Freiwillige Abschlussprüfungen oder prüferische Durchsichten von Jahresabschlüssen;
- Steuerliche Beratung im Zusammenhang mit einer Unternehmensreorganisation und Verschmelzungen;
- Beratungsleistungen im Zusammenhang mit Akquisitionen.

#### HINWEIS ZUR NACHTRAGSPRÜFUNG

Diesen Bestätigungsvermerk erteilen wir zu dem geänderten Konzernabschluss und geänderten Konzernlagebericht und zu den für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des geänderten Konzernabschlusses und des geänderten Konzernlageberichts aufgrund unserer pflichtgemäßen, am 17. Februar 2022 abgeschlossenen Prüfung und unserer am 8. März 2022 abgeschlossenen Nachtragsprüfung, die sich auf die Änderungen in den Abschnitten „Prognosebericht“, „Chancen- und Risikobericht“ sowie „Ereignisse nach dem 31. Dezember 2021“ des Konzernlageberichts sowie die Änderungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernanhangs aufgrund der Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt bezog. Auf die Darstellung der Änderungen durch die gesetzlichen Vertreter im geänderten Konzernanhang, Abschnitt „Allgemeine Angaben“, wird verwiesen.

#### VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Heiko Hummel.

#### ANLAGE ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK:

##### 1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts

Folgenden Bestandteil des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die im Abschnitt „Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2021“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung.
- den im Abschnitt „Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2021“ des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernklärung.

#### 2. Weitere Sonstige Informationen

Zu den „Sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- Abschnitt 1 An unsere Aktionäre
- Abschnitt 4 Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unser dazugehöriger Bestätigungsvermerk.

#### 3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird

Der Lagebericht enthält Querverweise auf Internetseiten des Konzerns sowie der Konzerngruppe. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

München, den 17. Februar 2022 /

begrenzt auf die im Hinweis zur Nachtragsprüfung genannten Änderungen: 8. März 2022

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Hummel
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

### Vermerk über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

An die TRATON SE, München

Wir haben die im Konzernlagebericht enthaltene nichtfinanzielle Konzernenerklärung der TRATON SE, München, (im Folgenden die „Gesellschaft“) sowie den durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Grundlagen der TRATON GROUP“ des Konzernlageberichts, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Konzernenerklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Konzernenerklärung sowie Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

#### VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernenerklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernenerklärung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben des Konzerns, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als

notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Konzernenerklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Konzernenerklärung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernenerklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

#### UNABHÄNGIGKEIT UND QUALITÄTSSICHERUNG DER WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW-Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.



### VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Konzernklärung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Konzernklärung sowie Angaben für Vorjahre.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt :

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation des Konzerns und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung

- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für die nichtfinanzielle Konzernklärung, der Risikoeinschätzung und der Konzepte des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen
- Befragung von Mitarbeitern des Konzerns, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben in der nichtfinanziellen Konzernklärung relevant sind,
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Konzernklärung
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben der nichtfinanziellen Konzernklärung auf Ebene des Konzerns
- Befragungen und Dokumenteneinsicht in Stichproben hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Daten
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- Beurteilung der Darstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernklärung

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanen Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

### PRÜFUNGSURTEIL

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Angaben zur EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.



Wir geben kein Prüfungsurteil zu den sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Konzernklärung sowie zu Angaben für Vorjahre ab.

#### **VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN VERMERK**

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

#### **AUFTRAGSBEDINGUNGEN UND HAFTUNG**

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 ([www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen](http://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen)). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

München, 17. Februar 2022

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Richter	Welz
Wirtschaftsprüferin	Wirtschaftsprüfer

## Vergütungsbericht

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben für das Geschäftsjahr 2021 erstmals einen Vergütungsbericht gemäß § 162 des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) erstellt. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands und Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der TRATON SE.

### Vergütung der Mitglieder des Vorstands

#### GESCHÄFTSENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

Im Jahr 2021 konnte insgesamt eine Erholung der globalen Wirtschaftsleistung verzeichnet werden, nachdem das Vorjahr stark durch die COVID-19-Pandemie geprägt war. Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung folgend, zeigte sich weltweit in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe eine erhebliche Erholung. In den bedeutsamsten Bus-Märkten hingegen wurde in Summe ein leichter Rückgang verzeichnet. Durch Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen, sowie steigenden Preisen für Energie und sonstige Rohstoffe verschlechterte sich die positive Entwicklung innerhalb des 2. Halbjahres 2021. Im Ergebnis konnte dennoch ein starker Anstieg im Absatz und Umsatz im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Das Operative Ergebnis wurde allerdings durch die Entscheidung des Europäischen Gerichts im Rahmen des EU-Kartellverfahrens eingetrübt.

Ein weiterer Meilenstein wurde im Geschäftsjahr 2021 mit dem Zusammenschluss der TRATON GROUP mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar am 1. Juli 2021 erreicht. Für die TRATON GROUP bedeutet die Transaktion den Einstieg in den wichtigen nordamerikanischen Markt und damit den weiteren Ausbau ihrer globalen Reichweite.

### GRUNDZÜGE DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Der Vergütung der Mitglieder des Vorstands liegt das vom Aufsichtsrat am 16. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 19. Dezember 2019 (in Kraft getreten am 20. März 2020). Die Hauptversammlung hat das Vergütungssystem am 30. Juni 2021 mit 97,2% der abgegebenen Stimmen gebilligt. Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vergütungssystem bis zu einer Vertragsverlängerung mit der Maßgabe, dass der Performance-Share-Plan weiterhin eine Performance-Periode von drei Jahren hat.

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

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2021 geltende Vergütungssystem des Vorstands

### ÜBERBLICK ÜBER DIE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2021 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert.

## VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2021

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>		
Fixum	Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende	Die Grundvergütung und die Nebenleistungen sollen ein, die Aufgaben und die Verantwortung des Vorstandsmitglieds im Unternehmen widerspiegelndes, Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern.
Nebenleistungen	<p>Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Privatnutzung des ersten Dienstwagens; zweiter und dritter Dienstwagen mit Tankkarte gegen Zahlung einer monatlichen Pauschale; Fahrerpool in angemessenem Umfang auch zur privaten Nutzung</li> <li>- Zuschuss zur Kranken-, Pflege- und Alterssicherung</li> <li>- Unfallversicherung</li> <li>- Einrichtung und private Nutzung von Sicherheitsmaßnahmen</li> <li>- Manager's Medical Check up</li> <li>- Einbeziehung in die D&amp;O- und Straf-Rechtsschutzversicherung</li> <li>- Leistungen im Todesfall</li> <li>- ggf. Übernahme von Steuerberatungskosten</li> </ul> <p>Modifizierte Nebenleistungen für Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, erhalten aktuell keine solche Nebenleistungen von der TRATON SE, sondern von der ausländischen Tochtergesellschaft</li> <li>- Diese Vorstandsmitglieder haben gegenüber der TRATON SE lediglich Anspruch auf modifizierte Nebenleistungen, d.h. sie sind in die D&amp;O- und Straf-Rechtsschutzversicherung einbezogen, haben Anspruch auf Leistungen im Todesfall und unter bestimmten Umständen auf die Übernahme von Steuerberatungskosten</li> </ul>	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung</li> <li>- grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (eine vorzeitige Inanspruchnahme ist möglich)</li> <li>- beitragsorientiertes, fondsakkessorisches Versorgungssystem</li> <li>- Jährlicher Versorgungsbeitrag von 40% des vertraglich vereinbarten Fixums</li> <li>- Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, erhalten aktuell keine baV von der TRATON SE, sondern von der ausländischen Tochtergesellschaft</li> </ul>	Die bAV soll den Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.

## VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2021

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>		
Tantieme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plantyp: Zielbonus</li> <li>- Begrenzung: 180% des Zielbetrags</li> <li>- Bemessungszeitraum: Tantiemegeschäftsjahr (Jahr, für welches die Tantieme gewährt wird) und vorangegangenes Geschäftsjahr</li> <li>- Leistungskriterien:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Finanzielle Teilziele:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Operative Rendite</b> (50%) und</li> <li>• <b>Kapitalrendite</b> (50%)                   <ul style="list-style-type: none"> <li>o Die Kennzahl Operative Rendite entspricht dem Operativen Ergebnis des Industrial Business<sup>1</sup> vor Steuern und ohne Berücksichtigung von Bereinigungen im Verhältnis zu den entsprechenden Umsatzerlösen</li> <li>o Die Kennzahl Kapitalrendite entspricht dem Operativen Ergebnis des Industrial Business<sup>1</sup> nach Steuern (normierte Steuerquote von 30%) und ohne Berücksichtigung von Bereinigungen im Verhältnis zum entsprechenden durchschnittlich investierten Vermögen.</li> </ul> </li> <li>• Der Aufsichtsrat legt für das Tantiemegeschäftsjahr jeweils die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 50%, der Zielwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 100% und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 150%; Werte dazwischen werden linear interpoliert</li> <li>• Die Tantieme hängt ab von der Zielerreichung im Tantiemegeschäftsjahr und der Zielerreichung im vorangegangenen Geschäftsjahr (Durchschnitt über zwei Jahre)</li> <li>• Finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad = Teilerreichungsgrad Operative Rendite x 50% + Teilerreichungsgrad Kapitalrendite x 50%</li> </ul> </li> <li>o <b>ESG-Ziele</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilziel <b>Umwelt</b> (im Geschäftsjahr 2021 die Entwicklung und Implementierung einer strategischen Spitzenkennzahl zur Messung der konzernweiten Dekarbonisierung/CO<sub>2</sub>-Reduktion), gewichtet mit 50%</li> <li>• Teilziel <b>Soziales</b> (Stimmungsindex), gewichtet mit 50%</li> <li>• <b>Governance-Faktor</b> (Compliance &amp; Integrität), der zwischen 0,9 und 1,1 liegt (Regelwert 1,0)</li> <li>• Der Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele Umwelt und Soziales einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest; der Mindestwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 1,3; Werte dazwischen werden linear interpoliert</li> <li>• Berechnung ESG-Faktor: [Teilerreichungsgrad Umwelt x 50% + Teilerreichungsgrad Soziales x 50%] x Governance-Faktor (0,9–1,1)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- Auszahlungsbetrag Tantieme = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad x ESG-Faktor</li> <li>- Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses des Tantiemegeschäftsjahres</li> </ul>	<p>Mit der Tantieme sollen die Vorstandsmitglieder dazu angehalten werden, anspruchsvolle Ziele im Bemessungszeitraum zu verfolgen. Die wirtschaftlichen Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft. Durch die Integration der Nachhaltigkeitsziele wird der Bedeutung der Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren Rechnung getragen.</p>

## VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2021

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Langzeitbonus (LTI) <i>(Anm.: für bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode, im Übrigen entsprechen die Bedingungen des LTI aber dem für das Geschäftsjahr 2021 beschriebenen Performance-Share-Plan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plantyp: Performance-Share-Plan</li> <li>- Performance-Periode: grundsätzlich vier Jahre vorwärtsgerichtet</li> <li>- Begrenzung: 200% des Zielbetrags</li> <li>- <b>Zuteilung Performance Shares:</b> Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Aktie der TRATON SE (Wertpapierkennnummer: TRATON) im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs“)</li> <li>- <b>Zielfestlegung:</b> Der Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS), dem testierten, voll verwässerten Ergebnis je TRATON-Aktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft fest; der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50%, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100% und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 150%</li> <li>- <b>Berechnung des Auszahlungsbetrags:</b> Zur Berechnung der finalen Anzahl der Performance Shares werden die zu Beginn der Performance-Periode bedingt zugeteilten Performance Shares mit dem arithmetischen Mittel der jährlichen EPS-Zielerreichungen über die Performance-Periode multipliziert. Die finale Anzahl an Performance Shares wird dann multipliziert mit der Summe aus dem arithmetischen Mittel der Schlusskurse an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs“) und den während der Performance-Periode pro Aktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent“)</li> <li>- Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode</li> <li>- Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung, Amtsniederlegung oder Eigenkündigung ohne berechtigenden Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares.</li> </ul>	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
<b>Sonstige Leistungen</b>		
Sonderzahlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aufgrund gesonderter Vereinbarung mit dem Vorstandsmitglied</li> <li>- Die Vereinbarung erfolgt im Voraus für das Geschäftsjahr und unter Festlegung der Leistungskriterien für die Sonderzahlung</li> </ul>	Sonderzahlungen sollen herausragende und außergewöhnliche Leistungen honorieren und nur dann gewährt werden, wenn die Zahlung im Unternehmensinteresse liegt und dem Unternehmen einen zukunftsbezogenen Nutzen bringt.
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile</li> <li>- Ggf. Leistungen im Zusammenhang mit einem Standortwechsel</li> <li>- Ggf. Garantie einer Mindestvergütung</li> </ul>	Diese (Ausgleichs-) Zahlungen sollen es dem Unternehmen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten für den Vorstand zu gewinnen.

## VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2021

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
<b>Weitere Vergütungsregelungen</b>		
Malus und Clawback	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Möglichkeit des Aufsichtsrats, Tantieme und Performance-Share-Plan im Fall eines relevanten Fehlverhaltens während des jeweiligen relevanten Bemessungszeitraums um bis zu 100% zu kürzen oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern</li> <li>- Eine Rückforderung ist ausgeschlossen, wenn seit der Auszahlung des variablen Vergütungsbestandteils mehr als drei Jahre vergangen sind</li> </ul>	Soll die Vorstandsmitglieder zu rechtmäßigem und ethischem Verhalten anhalten.
Maximalvergütung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relevant sind das für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahlte Fixum, die Service Cost der betrieblichen Altersversorgung, die gewährten Nebenleistungen, die für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte und im Folgejahr ausgezahlte Tantieme, der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlte Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung sowie etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder</li> <li>- Beträgt für den Vorstandsvorsitzenden brutto 5.500.000 € pro Geschäftsjahr, für die Mitglieder des Vorstands grundsätzlich brutto 3.700.000 € pro Geschäftsjahr, für Herrn Cortes davon abweichend brutto 1.750.000 € und für das Vorstandsmitglied, das zugleich CEO der Scania AB und/oder der Scania CV AB ist, brutto 4.000.000 €</li> <li>- Bei Vorstandsmitgliedern, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, bezieht sich die Maximalvergütung auf die Gesamtvergütung der TRATON SE und der jeweiligen Tochtergesellschaft zusammen</li> <li>- Bei Überschreiten der Maximalvergütung werden die variablen Vergütungsbestandteile proportional gekürzt</li> </ul>	Soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt

<sup>1</sup> Im Zuge der Übernahme von Navistar wurde die Struktur der TRATON GROUP neu abgestimmt, so dass das bisherige Industrial Business im Geschäftsjahr 2021 ersetzt wurde durch „TRATON Operations inklusive Corporate Items (exklusive Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und Financial Services sowie Effekte aus Kaufpreisallokationen auf Financial Services)“.

### Vergütung der im Geschäftsjahr 2021 bestellten Vorstandsmitglieder

#### VORSTANDSMITGLIEDER IM GESCHÄFTSJAHRE 2021

Dem Vorstand der TRATON SE gehören einerseits Mitglieder an, die zugleich Mitglied im Vorstand einer ausländischen Tochtergesellschaft sind und die ihre Vergütung anteilig von der TRATON SE und der ausländischen Tochtergesellschaft beziehen. Andererseits gehören dem Vorstand Mitglieder an, die ausschließlich im Vorstand der TRATON SE oder zugleich Mitglied des Vorstands einer inländischen Tochtergesellschaft sind. Diese Mitglieder des Vorstands erhalten ihre Vergütung im Außenverhältnis vollständig von der TRATON SE, im Innenverhältnis wird im Fall eines zusätzlichen Vorstandsamts bei einer inländischen Tochtergesellschaft ein Teil der Vergütung im Wege der Konzernverrechnung erstattet. Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen,

Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien bei anderen Gesellschaften im Konzern im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit erhalten die Vorstandsmitglieder keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE angerechnet.

Im Geschäftsjahr 2021 gehörten dem Vorstand der TRATON SE folgende Mitglieder an:

**Christian Levin:** Herr Levin ist Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019 und ist seit 1. Oktober 2021 Vorstandsvorsitzender. Zudem war Herr Levin bis 30. April 2021 Managing Director der TRATON AB und ist seit 1. Mai 2021

Chief Executive Officer der Scania AB und der Scania CV AB. Vom 1. Januar 2021 bis 30. April 2021 und vom 1. Mai 2021 bis 30. September 2021 erhielt Herr Levin seine fixe und variable Vergütung zu 20 % von der TRATON SE und zu 80 % von der TRATON AB bzw. Scania CV AB. Seit 1. Oktober 2021 ist die Vergütung zwischen der TRATON SE und der Scania CV AB nach Verantwortungsbereichen aufgeteilt. Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung erhält Herr Levin bis 30. April 2021 ausschließlich von der TRATON AB bzw. seit 1. Mai 2021 ausschließlich von der Scania CV AB.

**Matthias Gründler:** Herr Gründler war Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzender seit 16. Juli 2020. Er ist mit Ablauf des 30. September 2021 ausgeschieden.

**Mathias Carlbaum:** Herr Carlbaum ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2021 und zudem seit 1. September 2021 auf der Grundlage eines Entsendungsvertrags zwischen ihm, der Scania CV AB und der Navistar International Corporation (Navistar) Chief Executive Officer und President von Navistar. Seit 1. Oktober 2021 wird 20% seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE und 80% von Navistar getragen. Nebenleistungen für Herrn Carlbaum werden von Navistar getragen. Versorgungsaufwendungen wurden ausschließlich und Nebenleistungen zum Teil von der Scania CV AB erbracht, bei der noch ein ruhender Anstellungsvertrag mit Herr Carlbaum besteht, und an Navistar weiterberechnet.

**Antonio Roberto Cortes:** Herr Cortes ist Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019 und zudem Chief Executive Officer der MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda (MAN Latin America). Herr Cortes erhielt 20% seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE und 80% von der MAN Latin America. Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung erhielt Herr Cortes ausschließlich von der MAN Latin America.

**Annette Danielski:** Frau Danielski ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2021.

**Henrik Henriksson:** Herr Henriksson war Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019. Er ist mit Ablauf des 30. April 2021 ausgeschieden. Zudem war Herr Henriksson President und Chief Executive Officer der Scania CV AB und der Scania AB. Auch aus diesen Ämtern ist er mit Ablauf des 30. April 2021 ausgeschieden. Herr Henriksson erhielt 20% seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE

und 80% von der Scania CV AB. Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung erhielt Herr Henriksson ausschließlich von der Scania CV AB.

**Bernd Osterloh:** Herr Osterloh ist Mitglied des Vorstands seit 1. Mai 2021. Von 1. Oktober 2021 bis 31. Dezember 2021 war er zudem Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der MAN Truck & Bus SE. Für die Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus SE erhielt Herr Osterloh im Geschäftsjahr 2021 keine gesonderte Vergütung. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, der TRATON SE im Wege der konzerninternen Verrechnung 20% der Aufwendungen für die auf den Zeitraum seit dem 1. Oktober 2021 entfallenden Vergütung (Fixum und variable Vergütung) zu erstatten.

**Christian Schulz:** Herr Schulz war Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019. Er ist mit Ablauf des 30. September 2021 ausgeschieden.

**Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann:** Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann war Mitglied des Vorstands seit 16. Juli 2020. Er ist mit Ablauf des 24. November 2021 ausgeschieden. Zudem war er Vorstandsvorsitzender der MAN SE (bis zur Verschmelzung mit der TRATON SE am 31. August 2021) und der MAN Truck & Bus SE. Auch aus den Ämtern als Vorstandsmitglied und Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE ist er mit Ablauf des 24. November 2021 ausgeschieden. Für die Tätigkeit bei der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE erhielt Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann im Geschäftsjahr 2021 keine gesonderte Vergütung. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, der TRATON SE für das Geschäftsjahr 2021 im Wege der konzerninternen Verrechnung 80% der Aufwendungen für die Vergütung (Fixum und variable Vergütung) zu erstatten.

**Alexander Vlaskamp:** Herr Vlaskamp ist Mitglied des Vorstands seit 25. November 2021 und zudem Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE. Für die Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus SE erhielt Herr Vlaskamp im Geschäftsjahr 2021 keine gesonderte Vergütung. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, der TRATON SE im Wege der konzerninternen Verrechnung 80% der Aufwendungen für die auf den Zeitraum seit dem 25. November 2021 entfallende Vergütung (Fixum und variable Vergütung) zu erstatten.



### Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

- Der Begriff „gewährt“ erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils“;
- Der Begriff „geschuldet“ erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden.“

Dieses Begriffsverständnis unterscheidet sich von den in bisherigen Vergütungsberichten verwendeten Begriffen „gewährte Zuwendungen“ und „Zufluss“. Von den „gewährten Zuwendungen“ im Sinne des DCGK 2017 erfasst waren ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Auszahlung alle Vergütungsbestandteile, die einem Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr wenigstens dem Grunde nach zugesagt wurden und deren Höhe geschätzt werden konnte. Mit der Einführung von § 162 AktG ist die nach bisherigem Verständnis vorherrschende Differenzierung zwischen „Gewährung“ und „Zufluss“ nicht weiter aufrechtzuerhalten. Vielmehr erfasst der Begriff der Gewährung in § 162 AktG inhaltlich den Zufluss nach bisherigem Verständnis.

#### TABELLARISCHE ÜBERSICHT

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 faktisch zugeflossen sind. Nicht maßgeblich ist der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2021 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2021 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen, die im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft ausgezahlte Tantieme für das Geschäftsjahr 2021 sowie etwaige ausgezahlte Abschlagszahlungen auf den LTI 2020–2022. Solche Abschlagszahlungen erhielten die Herren Cortes, Levin und Schulz, da sie bereits am 17. Januar 2019 Vorstandsmitglied waren. Damit soll die Auszahlungslücke kompensiert werden, die durch die Umstellung auf den in die Zukunft gerichteten Performance-Share-Plan entstanden ist. Nach Ablauf der dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung der Abschlagszahlung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung. Die Abschlagszahlung wird nicht gewährt, sofern in Bezug auf das erste Jahr der Performance-Periode ein Malus-Tatbestand vorliegt. Ein solcher Malus-Tatbestand lag bei den Herren Cortes, Levin und Schulz nicht vor. Ein LTI selbst kam im Berichtsjahr nicht zur Auszahlung, da noch keine drei- bzw. vierjährige Performance Periode verstrichen ist. Da

sich die Gesellschaft mit der Auszahlung von Vergütungskomponenten nicht in Verzug befand, sind keine geschuldeten Vergütungen in den Tabellen ausgewiesen.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands gezahlt wurden. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausbezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da sie dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt. Zudem sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen sowie bei gegebenenfalls nach ausländischem Recht die vorgesehenen beitragsorientierte Pensionspläne eingeflossen.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem.

Zudem enthalten die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder entsprechend dem vom Aufsichtsrat am 16. Dezember 2020 beschlossenen und von der Hauptversammlung am 30. Juni 2021 gebilligten Vergütungssystem eine Malus- und Clawback-Regelung. Von diesen Regelungen hat die TRATON SE im Geschäftsjahr 2021 keinen Gebrauch gemacht.

Weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Tabellen finden sich unter den Tabellen.

**CHRISTIAN LEVIN**

Vergütungsbestandteil		2021	
		in T€ <sup>1</sup>	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>			
Grundgehalt	TRATON SE	414	58
	Scania CV AB	407	
	TRATON AB	187	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	2
	Scania CV AB	22	
	TRATON AB	14	
<b>Summe</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>414</b>	<b>60</b>
	<b>Scania CV AB</b>	<b>430</b>	
	<b>TRATON AB</b>	<b>201</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>1.045</b>	
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>			
Mehrjährige variable Vergütung			
– Tantieme (Zielbetrag 883 T€ p.a.)	TRATON SE	0	0
	Scania CV AB	0	
	TRATON AB	0	
– LTI 2020–2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 1.175 T€ p.a.) – Abschlagszahlung	TRATON SE	149	42
	Scania CV AB	0	
	TRATON AB	595	



Vergütungsbestandteil		2021	
		in T€ <sup>1</sup>	in %
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>			
	TRATON SE	563	100
	Scania CV AB	407	
	TRATON AB	782	
	<b>Gesamt</b>	<b>1.752</b>	
Versorgungsaufwendungen			
	TRATON SE	0	
	Scania CV AB	382	
	TRATON AB	713	
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>			
	TRATON SE	563	–
	Scania CV AB	789	
	TRATON AB	1.495	
	<b>Gesamt</b>	<b>2.847</b>	
<b>Maximalvergütung</b>			
	<b>Gesamt</b>	<b>4.275</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG		0	

<sup>1</sup> vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,30 SEK = 1 €

**MATHIAS CARLBAUM**

Vergütungsbestandteil		2021	
		in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>			
Grundgehalt	TRATON SE	37	58
	Navistar	150	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	42
	Navistar <sup>1</sup>	136	
<b>Summe</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>37</b>	<b>100</b>
	<b>Navistar</b>	<b>286</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>323</b>	
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>			
Mehrjährige variable Vergütung			
- Tantieme (Zielbetrag 750 T€ p.a.)	TRATON SE	0	0
	Navistar	0	
- LTI (Performance-Share-Plan, 4-jährig; Zielbetrag 996 T€ p.a.)	TRATON SE	0	0
	Navistar	0	
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>37</b>	<b>100</b>
	<b>Navistar</b>	<b>286</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>323</b>	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	0	
	Navistar	86	
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>37</b>	<b>-</b>
	<b>Navistar</b>	<b>371</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>409</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>Gesamt</b>	<b>925</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG		0	

1 Die Nebenleistungen berücksichtigen auch Leistungen aufgrund der Entsendung von Herrn Carlbaum zu Navistar.

**ANTONIO ROBERTO CORTES**

Vergütungsbestandteil		2021	
		in T€ <sup>1</sup>	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>			
Grundgehalt	TRATON SE	124	69
	MAN Latin America	496	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	3
	MAN Latin America	24	
<b>Summe</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>124</b>	<b>72</b>
	<b>MAN Latin America</b>	<b>520</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>644</b>	
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>			
Mehrjährige variable Vergütung			
- Tantieme (Zielbetrag 310 T€ p.a.)	TRATON SE	0	0
	MAN Latin America	0	
- LTI 2020–2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 310 T€ p.a.) – Abschlagszahlung	TRATON SE	50	28
	MAN Latin America	198	
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>174</b>	<b>100</b>
	<b>MAN Latin America</b>	<b>718</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>892</b>	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	0	-
	MAN Latin America	247	
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>174</b>	
	<b>MAN Latin America</b>	<b>966</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>1.139</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>Gesamt</b>	<b>1.750</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG		0	

1 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 6,36 BRL = 1 €

**ANNETTE DANIELSKI**

Vergütungsbestandteil	2021	
	in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>		
Grundgehalt	175	94
Nebenleistungen	12	6
<b>Summe</b>	<b>187</b>	<b>100</b>
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>		
Mehrjährige variable Vergütung		
- Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)	0	0
- LTI (Performance-Save-Plan, 4-jährig; Zielbetrag 930 T€ p.a.)	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>187</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwendungen	11	-
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>198</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>925</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

**MATTHIAS GRÜNDLER<sup>1</sup>**

Vergütungsbestandteil	2021	
	in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>		
Grundgehalt	1.012	93
Nebenleistungen	71	7
<b>Summe</b>	<b>1.084</b>	<b>100</b>
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>		
Mehrjährige variable Vergütung		
- Tantieme (Zielbetrag 1.350 T€ p.a.)	0	0
- LTI (Performance-Save-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 1.800 T€ p.a.)	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>1.084</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwendungen	348	-
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>1.431</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>4.125</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

1 bis 30.09.2021

**HENRIK HENRIKSSON<sup>1</sup>**

Vergütungsbestandteil		2021	
		in T€ <sup>2</sup>	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>			
Grundgehalt	TRATON SE	50	94
	Scania CV AB	200	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	6
	Scania CV AB	17	
<b>Summe</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>50</b>	<b>100</b>
	<b>Scania CV AB</b>	<b>217</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>267</b>	
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>			
Mehrjährige variable Vergütung			
- Tantieme (Zielbetrag 750 T€ p.a.)	TRATON SE	0	0
	Scania CV AB	0	
- LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 996 T€ p.a.)	TRATON SE	0	0
	Scania CV AB	0	
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>50</b>	<b>100</b>
	<b>Scania CV AB</b>	<b>217</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>267</b>	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	0	-
	Scania CV AB	148	
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>TRATON SE</b>	<b>50</b>	
	<b>Scania CV AB</b>	<b>365</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>415</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>Gesamt</b>	<b>1.333</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG		0	

1 bis 30.04.2021

2 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,30 SEK = 1 €

**BERND OSTERLOH**

Vergütungsbestandteil		2021	
		in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>			
Grundgehalt		467	86
Nebenleistungen		76	14
<b>Summe</b>		<b>543</b>	<b>100</b>
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>			
Mehrjährige variable Vergütung			
- Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)		0	0
- LTI (Performance-Share-Plan, 4-jährig; Zielbetrag 930 T€ p.a.)		0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>		<b>543</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwendungen		187	-
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>		<b>729</b>	
<b>Maximalvergütung</b>		<b>2.467</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG		0	

**CHRISTIAN SCHULZ<sup>1</sup>**

Vergütungsbestandteil	2021	
	in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>		
Grundgehalt	525	40
Nebenleistungen	45	3
<b>Summe</b>	<b>570</b>	<b>43</b>
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>		
Mehrjährige variable Vergütung		
- Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)	0	0
- LTI 2020-2022 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930 T€ p.a.) – Abschlagszahlung	744	57
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>1.314</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwendungen	180	-
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>1.495</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>2.775</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

1 bis 30.09.2021

**DR. ING. H.C. ANDREAS TOSTMANN<sup>1</sup>**

Vergütungsbestandteil	2021	
	in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>		
Grundgehalt	629	42
Nebenleistungen	65	4
<b>Summe</b>	<b>694</b>	<b>46</b>
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>		
Mehrjährige variable Vergütung		
- Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)	0	0
- LTI (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 930 T€ p.a.)	0	0
<b>Sonstiges</b>		
Sonderzahlungen	813	54
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>1.507</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwendungen	187	-
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>1.694</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>3.325</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

1 bis 24.11.2021

**ALEXANDER VLASKAMP**

Vergütungsbestandteil	2021	
	in T€	in %
<b>Feste Vergütungsbestandteile</b>		
Grundgehalt	71	88
Nebenleistungen	10	12
<b>Summe</b>	<b>81</b>	<b>100</b>
<b>Variable Vergütungsbestandteile</b>		
Mehrfährige variable Vergütung		
– Tantieme (Zielbetrag 750 T€ p.a.)	0	0
– LTI (Performance-Save-Plan, 4-jährig; Zielbetrag 996 T€ p.a.)	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>81</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwendungen	0	–
<b>Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen</b>	<b>81</b>	
<b>Maximalvergütung</b>	<b>375</b>	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

**ERLÄUTERUNG****Zusätzliche vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern**

Mit **Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann** wurde vertraglich eine Bestandssicherung der Vergütungsbestandteile Fixum und Tantieme für das Geschäftsjahr 2021 (insgesamt 1.638 T€) vereinbart, die aus einer Vergütungsabsicherung aus seiner Zeit bei der Volkswagen AG herrührt. Der Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann hieraus zugeflossene Betrag wird unter Sonderzahlung ausgewiesen. Daneben erhielt Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten.

**Herr Vlaskamp** erhält für die Dauer von 18 Monaten eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten. Daneben übernimmt die Gesellschaft entstehende Relocation-, Umzugs- und Maklerkosten sowie die Kosten der Steuerberatung.

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

**Frau Danielski** und **Herr Osterloh** erhalten während der Dauer ihrer Bestellung eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten.

Mit **Herrn Gründler** wurde vertraglich die Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie zusätzlich die Übernahme der auf den geldwerten Vorteil entfallenden Steuern für die Fahrten mit dem Dienstwagen (inklusive Fahrernutzung) zwischen Wohnort und erster Tätigkeitsstätte vereinbart. Mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand und der Beendigung seines Dienstvertrags ist der Anspruch auf diese Leistungen entfallen.

Diese Leistungen an Vorstandsmitglieder sind, mit Ausnahme der Bestandssicherung für Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann, in den für die Nebenleistungen enthaltenen Beträgen ausgewiesen.



## Leistungskriterien der variablen Vergütung

### LEISTUNGSKRITERIEN TANTIEME

#### Finanzielle Teilziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für die ergebnisrelevanten Geschäftsjahre 2021 und 2020 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Operative Rendite des Industrial Business und Kapitalrendite des Industrial Business festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurden. Im Zuge der Übernahme von Navistar wurde die Struktur der TRATON GROUP neu abgestimmt, so dass das bisherige Industrial Business im Geschäftsjahr 2021 zum Zwecke der Einbeziehung von Navistar ersetzt wurde durch „TRATON Operations inklusive Corporate Items (exklusive Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und Financial Services sowie Effekte aus Kaufpreisallokationen auf Financial Services)“.

	2021	2020
<b>Operative Rendite</b>		
Maximalwert	10,8%	10,8%
Zielwert 100%-Niveau	6,0%	6,0%
Schwellenwert	4,0%	4,0%
Ist-Wert	0,5%	-0,1%
Ist-Wert Durchschnitt 2020/2021	0,2%	
Zielerreichung (in %)	0,0%	
<b>Kapitalrendite</b>		
Maximalwert	13,8%	13,8%
Zielwert 100%-Niveau	7,7%	7,7%
Schwellenwert	3,8%	3,8%
Ist-Wert	0,8%	-0,1%
Ist-Wert Durchschnitt 2020/2021	0,3%	
Zielerreichung (in %)	0%	
Zielerreichung gesamt	0,0%	

### ESG-Ziele

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 für das Teilziel Soziales als Mindestwert, Zielwert und Maximalwert festgelegt hat und welcher Ist-Wert bzw. welche Zielerreichung in Prozent im Geschäftsjahr 2021 erzielt wurde. Im Geschäftsjahr 2021 lag das Teilziel Umwelt in der Entwicklung und Implementierung einer Kennzahl zur Messung der konzernweiten Dekarbonisierung/CO<sub>2</sub> Reduktion. Dabei handelte es sich um ein qualitatives Ziel. Der Vorstand hat für die Messung der konzernweiten Dekarbonisierung/CO<sub>2</sub> Reduktion das Verhältnis der Anzahl verkaufter batterieelektrischer Fahrzeuge und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge zu der Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge, ausgenommen des Modells MAN TGE, entwickelt. Diese Kennzahl wird künftig für das Teilziel Umwelt herangezogen. Der Aufsichtsrat hat die Entwicklung und Implementierung dieser Kennzahl bewertet und nach pflichtgemäßem Ermessen dafür einen Teilzielerreichungsgrad von 1,0 festgelegt.

### SOZIALES (STIMMUNGS-INDEX)

in Punkten	2021
Maximalwert	79
Zielwert 100%-Niveau	75
Mindestwert	71
Ist-Wert	78
Teilzielerreichungsgrad	1,2

Für das Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder im Einzelnen für alle aktuellen Vorstandsmitglieder auf den Regelwert von 1,0 festgelegt.

### LEISTUNGSKRITERIEN LTI

#### Einführungsphase LTI

Für Vorstandsmitglieder, die bereits zum 17. Januar 2019 zum Vorstandsmitglied bestellt waren, hat das Vergütungssystem bei den Vergütungsbestandteilen grundsätzlich zwischen den Monaten bzw. Geschäftsjahren, die bis einschließlich des Monats bzw. des Geschäftsjahres des Börsengangs der TRATON SE im Juni 2019 (Pre-IPO-Phase) und den Monaten bzw. Geschäftsjahren, die nach dem Monat bzw. Geschäftsjahr des Börsengangs der TRATON SE beginnen (Post-IPO-Phase), unterschieden. Bei den Vorstandsmitgliedern

Herren Levin und Schulz wird in den Dienstverträgen hinsichtlich des Zielbetrags für den Performance-Share-Plan daher nach Pre- und Post-IPO-Phasen unterschieden. Der LTI richtet sich für Performance Shares, die bis einschließlich des Geschäftsjahres des Börsengangs der TRATON SE ausgegeben werden, nach der Wertentwicklung der Volkswagen AG (Geschäftsjahr 2019). Für nach diesem Zeitpunkt ausgegebene Performance Shares richtet sich der LTI ausschließlich nach der Wertentwicklung der TRATON SE (ab dem Geschäftsjahr 2020).

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhalten die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019–2021 und Tranche 2020–2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von jeweils 80 % ihres Zielbetrags. Dies betrifft die Herren Cortes, Levin und Schulz. Die beiden Abschlagszahlungen werden jeweils nach dem ersten Jahr der Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung. Die Abschlagszahlung auf die Tranche 2020–2022 wurde zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 ausgezahlt und wird als im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung ausgewiesen.

#### EPS-Zielwerte

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2019-2021, 2020-2022 und 2021-2023 bzw. 2021-2024 festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2019-2021, 2020-2022 und 2021-2023 bzw. 2021-2024 waren im Geschäftsjahr 2021 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2021 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

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

€	2021	2020	2019
Maximalwert	30,00	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00	10,00
Ist-Wert	29,60	16,66	26,66
Zielerreichung (in %)	148,0	83	133,3

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

€	2021	2020
Maximalwert	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95
Ist-Wert	0,91	-0,20
Zielerreichung (in %)	-	-

#### PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023 EPS TRATON-AKTIE

€	2021
Maximalwert	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90
Mindestwert	1,95
Ist-Wert	0,91
Zielerreichung (in %)	-

#### PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024 EPS TRATON-AKTIE

€	2021
Maximalwert	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90
Mindestwert	1,95
Ist-Wert	0,91
Zielerreichung (in %)	-

#### REFERENZKURSE/DIVIDENDENÄQUIVALENT DER PERFORMANCE-PERIODE

Die für die Performance-Perioden maßgeblichen Referenzkurse sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

€	2021 – 2024 <sup>2</sup>	2021 – 2023 <sup>2</sup>	2020 – 2022 <sup>2</sup>	2019 – 2021 <sup>3</sup>
Anfangs-Referenzkurs	22,40	22,40	24,58	147,08
Schluss-Referenzkurs <sup>1</sup>			-	175,75
Dividendenäquivalent				
2019			-	4,86
2020			1,00	4,86
2021	0,25	0,25	0,25	4,86

1 wird am Ende der Performance-Periode ermittelt

2 TRATON-Aktie

3 Volkswagen-Vorzugsaktie

#### Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder. Im Geschäftsjahr 2021 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus der Tantieme und die Abschlagszahlungen aus dem Performance-Schuldplan der Performance-Periode 2020–2022 waren nicht zu kürzen, da 180 % des Zielbetrags der Tantieme bzw. 200 % des Zielbetrags des Performance-Schuldplans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 gewährte

und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten.

#### Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung LEISTUNGEN UND LEISTUNGSZUSAGEN AN VORSTANDSMITGLIEDER FÜR DIE VORZEITIGE BEENDIGUNG

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Auslaufristen und Entlassungsschädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands und den Fall der einvernehmlichen Beendigung des Vorstandsamts vor. Im Fall des Widerrufs der Bestellung, ohne dass zugleich ein wichtiger Grund im Sinn des § 626 BGB vorliegt, enden die Dienstverträge grundsätzlich nach Ablauf einer Frist von 12 Monaten. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt – eine Abfindung in Höhe der Bruttobezüge für die Restlaufzeit des Dienstvertrags, höchstens jedoch in Höhe von zwei Bruttojahreseinkommen. Das für die Berechnung der Abfindungssumme maßgebliche Jahreseinkommen setzt sich grundsätzlich aus dem Fixum des Vorjahres zuzüglich der für das Vorjahr festgesetzten variablen Vergütungsbestandteile zusammen.

Die Abfindung wird in zwölf monatlichen Bruttoteilbeträgen in gleicher Höhe ab dem Ende des Dienstvertrags gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Die Abfindung wird nicht gezahlt, wenn das Vorstandsmitglied bei der Gesellschaft oder einem anderen Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Rahmen eines Arbeits-/Dienstverhältnisses weiterbeschäftigt wird.

Den Mitgliedern des Vorstands sind grundsätzlich auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ohne Eintritt eines Versorgungsfalls eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung zugesagt (näher zu diesen Versorgungsleistungen im nächsten Abschnitt), wobei das Mindestversorgungskapital nur gemäß bzw. entsprechend §§ 2 Abs. 1, 2a Abs. 1 BetrAVG rätierlich gekürzt aufrechterhalten wird. Der aufrechterhaltene Teil des Mindestversorgungskapitals wird entsprechend § 2a Abs. 2 Ziff. 2 lit. a) BetrAVG ab dem Ausscheiden bis zum Eintritt des Versorgungsfalls um 1 % p.a. angepasst.

### LEISTUNGSZUSAGEN AN VORSTANDSMITGLIEDER FÜR DIE REGULÄRE BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Die TRATON SE gewährt den Vorstandsmitgliedern grundsätzlich eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung. Die zugesagten Altersleistungen werden in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres gezahlt. Diejenigen Vorstandsmitglieder jedoch, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft der TRATON SE bestellt sind, erhalten keine betriebliche Altersversorgung von der TRATON SE, sondern allein von der ausländischen Tochtergesellschaft. Die TRATON SE führt die betriebliche Altersversorgung für Frau Danielski sowie die Herren Gründler, Schulz, Dr. Ing. h.c. Tostmann, Osterloh und Vlaskamp. Die betriebliche Altersversorgung für die anderen Vorstandsmitglieder wird von der Scania CV AB (Herr Henriksson, Herr Carlbaum und Herr Levin), von der TRATON AB (Herr Levin) bzw. von der MAN Latin America (Herr Cortes) geführt.

Von der TRATON SE gewährte Anwartschaften werden im Rahmen eines beitragsorientierten, fondsakkessorischen Versorgungssystems, dem Kapitalkontenplan, aufgebaut. Die TRATON SE leistet jährlich einen Beitrag in Höhe von 40 % der vertraglich vereinbarten Festvergütung im Kalenderjahr. Eigenbeiträge durch Brutto-Entgeltumwandlung sind möglich.

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

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

Bei Invalidität oder im Todesfall wird der aufgelaufene Kontostand, mindestens aber ein Kapital in Höhe von 2.000 T€, ausgezahlt.

Die nachfolgende Übersicht weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands die Pensionsanwartschaften mit ihrem Barwert zum 31. Dezember 2021 sowie den im Geschäftsjahr 2021 für die Altersversorgung aufgewandten oder zurückgestellten Betrag, ggfs. unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweils anwendbaren ausländischen Rechts, aus. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Ver-

sorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen, sowie beim Aufwand im Geschäftsjahr gegebenenfalls nach ausländischem Recht vorgesehene beitragsorientierte Pensionspläne.

T€	Barwert	Aufwand/ Rückstellungen im Geschäftsjahr 2021
	0 (TRATON AB)	713 (TRATON AB)
	bzw.	bzw.
Christian Levin ( <i>bis 30. April TRATON AB, ab 1. Mai Scania CV AB</i> )	342 (Scania CV AB)	382 (Scania CV AB)
Matthias Gründler ( <i>TRATON SE</i> )	807	463
Mathias Carlbaum ( <i>Scania CV AB</i> )	136	86
Roberto Cortes ( <i>MAN Latin America</i> )	0	247
Annette Danielski ( <i>TRATON SE</i> )	320	11
Henrik Henriksson ( <i>Scania CV AB</i> )	391	148
Bernd Osterloh ( <i>TRATON SE</i> )	193	187
Christian Schulz ( <i>TRATON SE</i> )	1.036	240
Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann ( <i>TRATON SE</i> )	416	208
Alexander Vlaskamp ( <i>TRATON SE</i> )	28	0

Den Mitgliedern des Vorstands, die bereits bisher einen Dienstwagen von der TRATON SE erhalten, ist im Fall der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit unter bestimmten Umständen auch die Nutzung eines Dienstwagens zugesagt. Voraussetzung ist, dass die Amtszeit des Vorstandsmitglieds insgesamt mindestens zehn Jahre oder dessen Unternehmenszugehörigkeit insgesamt mindestens 15 Jahre betragen hat oder der Aufsichtsrat im Einzelfall die Zurverfügungstellung des Dienstwagens im Ruhestand im Unternehmensinteresse als angemessen erachtet.

Mit Herrn Osterloh ist aufgrund seiner langjährigen Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern dienstvertraglich vereinbart, dass die Mindestamtszeit als Voraussetzung für die Gewährung eines Dienstwagens im Ruhestand als erfüllt gilt, wenn er nach seiner Amtszeit in den Ruhestand eintritt.

Im Geschäftsjahr 2021 sind keine Änderungen dieser unter diesem Abschnitt erläuterten Zusagen erfolgt.

**LEISTUNGEN UND LEISTUNGSZUSAGEN AN VORSTANDSMITGLIEDER,  
DIE IM GESCHÄFTSJAHR 2021 AUSGESCHIEDEN SIND**

Im Geschäftsjahr 2021 ist Herr Henriksson ausgeschieden. Herr Henriksson war ursprünglich bis zum Ablauf des 17. Januar 2024 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE und zum President und Chief Executive Officer der Scania CV AB und der Scania AB bestellt. Die TRATON SE und Herr Henriksson haben das Vorstandsamt einvernehmlich vorzeitig mit Ablauf des 30. April 2021 beendet. Parallel dazu sind die Scania CV AB und Herr Henriksson übereingekommen, auch seine Ämter dort vorzeitig zu beenden. Anlässlich der Beendigung haben die TRATON SE und die Scania CV AB jeweils mit Herrn Henriksson eine Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand beider Beendigungsvereinbarungen war unter anderem die Aufhebung des jeweiligen Dienstvertrags ebenfalls mit Wirkung zum 30. April 2021. Die Parteien haben jeweils vereinbart, fixe und variable Vergütung sowie Nebenleistungen bis zum Beendigungszeitpunkt vertragsgemäß abzurechnen bzw. zu gewähren; für das Geschäftsjahr 2021 wurden der Zielbetrag für die Tantieme und der Zielbetrag für die Tranche des Performance-Share-Plans für die Performance Periode 2021–2023 jeweils zeitanteilig (4/12) gekürzt. Mit Herrn Henriksson wurde vereinbart, dass er keine Abschlagszahlung für die Performance Periode 2020–2022 erhält. Für das Unterlassen der Ausübung einer Wettbewerbstätigkeit für die Dauer von 18 Monaten nach dem Beendigungszeitpunkt haben die Gesellschaften Herrn Henriksson jeweils die Gewährung einer monatlichen Karenzentschädigung in Höhe von 21 T€ brutto (TRATON SE) bzw. 84 T€ brutto (Scania CV AB) zugesagt.

Auch Herr Schulz ist im Geschäftsjahr 2021 vorzeitig im Wege der einvernehmlichen Beendigung mit Ablauf des 30. September 2021 ausgeschieden. Herr Schulz war ursprünglich bis zum 17. Januar 2024 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Anlässlich des Ausscheidens hat die TRATON SE mit Herrn Schulz eine Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand der Beendigungsvereinbarung war unter anderem die Aufhebung des Dienstvertrags mit Wirkung zum 31. Dezember 2022. Die TRATON SE hat Herrn Schulz zugesagt, sein monatliches Festgehalt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags weiterzuzahlen sowie die Tantieme für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 sowie den LTI für die Performance-Periode 2021–2023 und 2022–2024 ohne zeitanteilige Kürzung vertragsgemäß auszuzahlen. Bis zum Ablauf des 30. September 2021 standen Herr Schulz sämtliche Dienstwagen weiter zur Verfügung; die Nutzung des zweiten und dritten Dienstwagens zur privaten Nutzung sowie die Inanspruchnahme von Nebenleistungen wurden Herrn Schulz darüber hinaus bis zur Beendigung des Dienstvertrags zugesagt. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die TRATON SE auch Versorgungsbeiträge für Herrn Schulz leisten. Für das Unter-

lassen der Ausübung einer Wettbewerbstätigkeit für die Dauer von neun Monaten nach der Beendigung des Dienstvertrags hat die TRATON SE Herrn Schulz die Gewährung einer monatlichen Karenzentschädigung in Höhe von 97.000 € brutto zugesagt.

Herr Gründler war ursprünglich bis zum 15. Juli 2023 zum Vorstandsmitglied bestellt und zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt. Er hat sein Amt als Vorstandsmitglied und seine Funktion als Vorstandsvorsitzender mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2021 im Einvernehmen mit der TRATON SE niedergelegt. Anlässlich der Beendigung hat die TRATON SE mit Herrn Gründler eine Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand der Beendigungsvereinbarung war unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 15. Juli 2023. Die TRATON SE hat Herrn Gründler zugesagt, sein monatliches Festgehalt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags weiterzuzahlen. In den Geschäftsjahren 2021 und 2022 erhält Herr Gründler ohne zeitanteilige Kürzung des Zielbetrags eine Tantieme und nimmt ohne zeitanteilige Kürzung am Performance-Share-Plan der Performance-Perioden 2021–2023 und 2022–2024 teil. Im Geschäftsjahr 2023 werden der Zielbetrag der Tantieme und der Zielbetrag des Performance-Share-Plans der Performance Periode 2023–2024 zeitanteilig gekürzt (196/365). Bis zur Beendigung des Dienstvertrags stehen Herrn Gründler weiterhin seine Geschäftsfahrzeuge zur privaten Nutzung zur Verfügung und er hat bis zu diesem Zeitpunkt grundsätzlich Anspruch auf Nebenleistungen. Abweichend davon übernimmt die TRATON SE die im Dienstvertrag zugesagten Kosten für eine Hotelunterkunft, ein serviciertes Apartments oder eine Mietwohnung in München lediglich bis zum Ablauf des 30. September 2021 bzw. bis zum Ablauf der Kündigungsfrist eines Mietvertrags. Die TRATON SE zahlt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags Versorgungsbeiträge für Herrn Gründler.

Auch Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann ist im Geschäftsjahr ausgeschieden. Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann war ursprünglich bis zum 15. Juli 2023 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE und zum Vorstandsvorsitzenden der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE bestellt. Die TRATON SE und Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann haben das Vorstandsamt einvernehmlich vorzeitig mit Ablauf des 24. November 2021 beendet. Parallel dazu sind die MAN Truck & Bus SE und Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann übereingekommen, auch seine Ämter dort vorzeitig zu beenden. Anlässlich der Beendigung haben die TRATON SE und die MAN Truck & Bus SE mit Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann eine dreiseitige Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand dieser Beendigungsvereinbarungen war unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags bei der TRATON SE bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts,

also bis zum Ablauf des 15. Juli 2023. Die TRATON SE hat Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann zugesagt, sein monatliches Festgehalt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags weiterzuzahlen. In den Geschäftsjahren 2021 und 2022 erhält Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann ohne zeitanteilige Kürzung des Zielbetrags eine Tantieme und nimmt ohne zeitanteilige Kürzung am Performance-Share-Plan der Performance-Perioden 2021–2023 und 2022–2024 teil. Im Geschäftsjahr 2023 werden der Zielbetrag der Tantieme und der Zielbetrag des Performance-Share-Plans der Performance Periode 2023–2025 zeitanteilig gekürzt (196/365). Bis zur Beendigung des Dienstvertrags stehen Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann weiterhin zwei Geschäftsfahrzeuge zur privaten Nutzung zur Verfügung und er hat bis zu diesem Zeitpunkt grundsätzlich Anspruch auf Nebenleistungen. Abweichend davon übernimmt die TRATON SE die im Dienstvertrag zugesagten Kosten für Familienheimfahrten lediglich bis zum Ablauf des 24. November 2021 und die Kosten für eine Hotelunterkunft, ein serviciertes Appartements oder eine Mietwohnung in München bis zum Ablauf der Kündigungsfrist des Mietvertrags für den Fall des Zugangs einer Kündigung noch im November 2021, längstens jedoch bis zum 28. Februar 2022. Die TRATON SE zahlt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags Versorgungsbeiträge für Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann. Der Dienstvertrag mit der MAN Truck & Bus SE endete mit Ablauf des 24. November 2021. Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann hat keine Vergütungsansprüche gegen die MAN Truck & Bus SE.

### Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2021

Im Geschäftsjahr 2021 hat die TRATON SE keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rückforderung lagen nicht vor.

### Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die den früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

### GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2021 (INDIVIDUALISIERT)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der TRATON SE ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

### TABELLARISCHE ÜBERSICHT

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2011 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern die am Anfang des Jahres 2022 für das Geschäftsjahr 2021 ausgezahlte Tantieme zu der im Geschäftsjahr 2021 gewährten Vergütung.

#### JOACHIM DREES

Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE und MAN Truck & Bus SE Austritt 15.07.2020	2021	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	700	47
Nebenleistungen	59	4
Tantieme	0	0
LTI 2020–2022 (Performance-Share-Plan) – Abschlagszahlung	744	50
Entlassungsentschädigungen	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>1.503</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwand	0	–

#### MATTHIAS GRÜNDLER

Chief Executive Officer TRATON SE Austritt 30.09.2021	2021	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	337	92
Nebenleistungen	30	8
Tantieme	0	0
LTI (Performance-Share-Plan)	0	0
Entlassungsentschädigungen	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>368</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwand	116	–

**PROFESSOR DR. CARSTEN INTRA**

Mitglied des Vorstands & Arbeitsdirektor TRATON SE; Personalvorstand & Arbeitsdirektor MAN SE und MAN Truck & Bus SE Austritt 15.07.2020	2021	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	0	0
Nebenleistungen	0	0
Tantieme	0	0
LTI 2020–2022 (Performance-Share-Plan) – Abschlagszahlung	403	100
Entlassungsentschädigungen	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>403</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwand	0	–

**CHRISTIAN SCHULZ**

Mitglied des Vorstands TRATON SE, CFO Austritt 30.09.2021	2021	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	175	83
Nebenleistungen	37	17
Tantieme	0	0
Entlassungsentschädigungen	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>212</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwand	60	–

**HERRN DR. ING. H.C. TOSTMANN**

Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE <sup>1</sup> und MAN Truck & Bus SE Austritt 24.11.2021	2021	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	71	35
Nebenleistungen	37	19
Tantieme	0	0
LTI (Performance-Share-Plan)	0	0
Sonderzahlungen <sup>2</sup>	92	46
Entlassungsentschädigungen	0	0
<b>Summe – gewährte und geschuldete Vergütung</b>	<b>200</b>	<b>100</b>
Versorgungsaufwand	21	–

1 bis 31.08.2021 (Verschmelzung MAN SE mit TRATON SE)

2 Vergleiche zur Bestandssicherung die unter zusätzliche vertragliche Vereinbarungen genannten Erläuterungen

**ERLÄUTERUNG**

Herr Drees hat bis zu seinem Ausscheiden mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE eine Vorstandstätigkeit bei der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE ausgeübt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Drees und der TRATON SE besteht bis zum regulär geplanten Ende, dem 17. Januar 2024, fort. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE die Aufwendungen für die Vergütung von Herrn Drees bis zu zum regulären Ende seiner ursprünglichen Bestellung zum Vorstandsmitglied der MAN Truck & Bus SE, also dem 31. März 2023, in Höhe von 80 % erstattet.

Herr Prof. Dr. Intra war bis zum Ablauf des 15. Juli 2020 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Zudem war Herr Prof. Dr. Intra bis zu diesem Zeitpunkt zum Vorstandsmitglied der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE bestellt. Mit Wirkung zum Ausscheiden aus den Vorstandsämtern endeten auch die Dienstverträge mit der TRATON SE und der MAN Truck & Bus SE. Mit der MAN SE bestand zu keinem Zeitpunkt ein Dienstvertrag. Herr Prof. Dr. Intra erhielt im Geschäftsjahr von der TRATON SE eine Abschlagszahlung auf den Performance-Share-Plan 2020–2022. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE diese Aufwendung von Herrn Prof. Dr. Intra in Höhe von 20 % erstattet.



**VERGLEICHENDE DARSTELLUNG**

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der TRATON SE und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen der TRATON SE und der TRATON GROUP ermittelt: HGB Ergebnis nach Steuer der TRATON SE und Operative Rendite TRATON GROUP, wie sie im Geschäftsbericht der TRATON SE ausgewiesen sind.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird anhand von zwei Kennzahlen ausgewiesen. Einerseits wird für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Einzelabschluss der TRATON SE ausgewiesene Personalaufwand der TRATON SE um die Vergütung der Konzernvorstände bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON SE auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2021, ohne Berücksichtigung der Konzernvorstände, geteilt (Arbeitnehmer der TRATON SE). Zusätzlich wird der im Konzernanhang ausgewiesene Personalaufwand der TRATON GROUP, bereinigt um die Vergütung der Konzernvorstände, durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON GROUP (Headcount) geteilt (Arbeitnehmer TRATON GROUP).

Jährliche Veränderung in %	2021 gegenüber 2020 <sup>2</sup>
<b>Vorstandsvergütung<sup>1</sup></b>	
Carlbaum, Mathias <sup>3</sup>	–
Cortes, Roberto	–10,6%
Danielski, Annette <sup>3</sup>	–
Drees, Joachim	3,8%
Gründler, Matthias	69,0%
Henriksson, Henrik	–85,0%
Intra, Dr. Carsten	–59,5%
Levin, Christian	25,1%
Osterloh, Bernd <sup>3</sup>	–
Schulz, Christian	6,1%
Tostmann, Dr. Andreas	96,9%
Vlaskamp, Alexander <sup>3</sup>	–
<b>Ertragsentwicklung</b>	
HGB Ergebnis nach Steuern der TRATON SE <sup>4</sup>	–
Operative Rendite TRATON GROUP	0,9 PPT
<b>Entwicklung der Arbeitnehmervergütung<sup>5</sup></b>	
Arbeitnehmer der TRATON SE	7,5%
Arbeitnehmer der TRATON GROUP	1,1%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

2 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

3 Eintritt erst im Geschäftsjahr 2021.

4 Prozentuale Veränderung des HGB Ergebnisses nach Steuer der TRATON SE von 2021 auf 2020 nicht darstellbar, da sowohl im Geschäftsjahr 2020 als auch in 2021 ein negatives Ergebnis vorliegt.

5 Personalaufwand zusätzlich bereinigt um Zuwendungen der öffentlichen Hand in 2020 und einer außerordentlichen Projekterfolgsbeteiligung ausgewählter Verantwortlicher in 2021.

**PEER GROUP**

Die Höhe der Vergütung, der Maximalvergütung sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peergroup) heran. Diese Peergroup wird regelmäßig überprüft und angepasst, zuletzt im Dezember 2021. Die Peergroup besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: Caterpillar Inc., Continental AG, Cummins Inc., Daimler Truck AG, Deere & Company, Henkel AG & Co. KGaA, Komatsu Kabushiki Kaisha, Magna International Inc., Mitsubishi Motors Corporation, Paccar Inc., Schaeffler AG, Tata Motors Ltd., Thyssenkrupp AG, Volvo AB.

**Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats****GRUNDSÄTZE DER AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG**

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung der TRATON SE geregelt. Der durch das ARUG II neugefasste § 113 Absatz 3 Aktiengesetz sieht vor, dass bei börsennotierten Gesellschaften die Hauptversammlung mindestens alle vier Jahre über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen hat. Dabei ist auch ein Beschluss zulässig, der die bestehende Vergütung bestätigt. Zudem sind dabei auch Angaben zum System für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats zu machen. Zur Vorbereitung des Beschlusses der Hauptversammlung prüfen Vorstand und Aufsichtsrat jeweils, ob die Vergütung, insbesondere mit Blick auf ihre Höhe und Ausgestaltung, weiterhin im Interesse der TRATON SE liegt und in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Lage der TRATON SE steht. Aufsichtsrat und Vorstand haben der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2021 die bestehende Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats zur Bestätigung und das Vergütungssystem zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Hauptversammlung hat am 30. Juni 2021 mit 99,99% der abgegebenen Stimmen die Vergütung bestätigt und das Vergütungssystem beschlossen.

**ÜBERBLICK ÜBER DIE VERGÜTUNG****Vergütungskomponenten**

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen jährlichen Vergütung und dem Sitzungsgeld.

Die feste jährliche Vergütung beträgt 225 T€ für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, 150 T€ für den Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und 75 T€ für jedes andere Mitglied des Aufsichtsrats.

Für ihre Tätigkeiten in Ausschüssen erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats eine zusätzliche feste jährliche Vergütung pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die feste jährliche Vergütung beträgt für den Ausschussvorsitzenden 80 T€, für den Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden 60 T€ und für die anderen Mitglieder eines Ausschusses jeweils 40 T€. Nicht berücksichtigt werden Mitgliedschaften im Nominierungsausschuss und im Vermittlungsausschuss im Sinne von § 27 Abs. 3 MitbestG, sofern ein solcher Vermittlungsausschuss künftig eingeführt werden sollte. Gehört ein Mitglied des Aufsichtsrats mehreren Ausschüssen an, werden nur die beiden Funktionen in den Ausschüssen vergütet, auf die die höchste feste jährliche Vergütung entfällt. Damit entspricht die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats auch der Empfehlung G.17 des Deutschen Corporate Governance Kodex, der zufolge der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie des Vorsitzenden und der Mitglieder von Ausschüssen angemessen berücksichtigt werden soll.

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

Die feste jährliche Vergütung wird fällig nach Ablauf der Hauptversammlung, die den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr, für das die Vergütung gezahlt wird, entgegennimmt oder über seine Billigung entscheidet. Die feste jährliche Vergütung wird zeitanteilig gekürzt, wenn ein Mitglied dem Aufsichtsrat oder dem Ausschuss nicht während des vollen Geschäftsjahres angehört oder das Amt als Vorsitzender oder stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses nicht während des vollen Geschäftsjahres innehat. Eine auf die Vergütung und auf Auslagen der Mitglieder des Aufsichtsrats ggf. zu entrichtende Umsatzsteuer erstattet die TRATON SE.

Die TRATON SE sorgt außerdem dafür, dass zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Haftpflichtversicherung mit Selbstbehalt besteht.

Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats bekommen von der TRATON SE nach ihrem Ausscheiden keine Vergütung mehr für die frühere Aufsichtsratsstätigkeit.

#### **Beitrag der Vergütung zur Förderung der langfristigen Entwicklung der TRATON SE**

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats berücksichtigt sowohl nach ihrer Struktur als auch nach ihrer Höhe die Anforderungen an das Amt eines Aufsichtsratsmitglieds der TRATON SE, insbesondere den damit verbundenen zeitlichen Aufwand sowie die damit verbundene Verantwortung. Die Vergütung ist marktüblich ausgestaltet und ihre Höhe steht – auch im Vergleich zur Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats anderer börsennotierter Unternehmen vergleichbarer Größe in Deutschland – in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Lage der TRATON SE.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung operativer Kennziffern zu orientieren. Gemeinsam mit dem Vorstand fördert der Aufsichtsrat damit die Geschäftsstrategie sowie die langfristige Entwicklung der TRATON SE. Die Beschränkung auf eine Festvergütung entspricht zudem der Anregung G.18 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex.

#### **Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2021**

##### **GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG AN DIE IM GESCHÄFTSJAHRE 2021 AMTIERENDEN AUFSICHTSRATSMITGLIEDER**

Die folgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2021 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der TRATON SE und die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde, wie für die Vorstandsmitglieder erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2021 faktisch zugeflossenen Beträge ab, das heißt die Vergütung, die den Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 gezahlt wird, auch wenn die Vergütung erst im Folgejahr nach Ablauf der Hauptversammlung fällig wird.

	Feste Vergütung		Tätigkeit in den Ausschüssen		Sitzungsgelder		Gesamt	Vergütungen aus anderen Konzernmandaten
	2021		2021		2021		2021	2021
	in T€	in %	in T€	in %	in T€	in %	in T€	in T€
Pötsch, Hans Dieter	225	72	80	26	7	2	312	-
Lyngsie, Michael <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Bechstädt, Torsten <sup>1</sup>	75	52	60	41	10	7	145	-
Carlquist, Mari <sup>2,4</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Cavallo, Daniela <sup>1</sup>	42	61	22	32	5	7	69	-
Döss, Dr. Manfred <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Kerner, Jürgen <sup>1</sup>	75	81	11	13	6	6	92	68
Kilian, Gunnar <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchmann, Dr. Albert X.	75	91	-	-	7	9	82	17
Kuhn-Piëch, Dr. Julia	75	60	40	32	10	8	125	26
Lorentzon, Lisa <sup>2,4</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Luthin, Bo <sup>2,4</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Macpherson, Nina	75	60	40	32	9	7	124	67
Osterloh, Bernd <sup>1</sup>	25	64	13	34	1	3	39	0
Porsche, Dr. Dr. Christian	75	61	40	33	8	7	123	27
Schmid, Dr. Wolf-Michael	75	91	-	-	7	9	82	-
Schnur, Karina <sup>1</sup>	75	61	40	33	8	7	123	50
Stimoniaris, Athanasios <sup>1</sup>	100	69	40	28	4	3	144	55
Wansch, Markus <sup>1</sup>	19	91	-	-	2	9	21	50
Werner, Hiltrud Dorothea <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Witter, Frank <sup>3</sup>	37	46	40	49	4	5	81	-
Zieger, Steffen <sup>1</sup>	75	95	-	-	4	5	79	25

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

2 Verzichtserklärung hinsichtlich der vollständigen Vergütung 2021

3 Verzichtserklärung hinsichtlich der vollständigen Vergütung bis 30. Juni 2021

4 Der Vorstand der TRATON SE hat mit Blick auf die Verzichtserklärungen entschieden, nach der Hauptversammlung 2022 eine Zuwendung von 436 T€ an die „Scania Personalstiftelse 1996“ auszus zahlen.

#### VERGLEICHENDE DARSTELLUNG

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der TRATON SE und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen der TRATON SE und der TRATON GROUP ermittelt: HGB Ergebnis nach Steuer der TRATON SE und Operative Rendite TRATON GROUP, wie sie im Geschäftsbericht der TRATON SE ausgewiesen sind.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird anhand von zwei Kennzahlen ausgewiesen. Einerseits wird für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Einzelabschluss der TRATON SE ausgewiesene Personalaufwand der TRATON SE um die Vergütung der Konzernvorstände bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON SE auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2021, ohne Berücksichtigung der Konzernvorstände, geteilt (Arbeitnehmer der TRATON SE). Zusätzlich wird der im Konzernanhang ausgewiesene Personalaufwand der TRATON GROUP, bereinigt um die Vergütung der Konzernvorstände, durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON GROUP (Headcount) geteilt (Arbeitnehmer TRATON GROUP).

Jährliche Veränderung in %	2021 gegenüber 2020 <sup>2</sup>
<b>Aufsichtsratsvergütung<sup>1</sup></b>	
Pötsch, Hans Dieter	0,3%
Lyngsie, Michael	0,0%
Bechstädt, Torsten	-1,4%
Carlquist, Mari	0,0%
Cavallo, Daniela <sup>3</sup>	-
Döss, Dr. Manfred	0,0%
Kerner, Jürgen	-18,8%
Kilian, Gunnar	0,0%
Kirchmann, Dr. Albert X.	15,1%
Kuhn-Piëch, Dr. Julia	-16,6%
Lorentzon, Lisa	0,0%
Luthin, Bo	0,0%
Macpherson, Nina	-1,5%
Osterloh, Bernd	-67,5%
Porsche, Dr. Dr. Christian	17,2%
Schmid, Dr. Wolf-Michael	-1,2%
Schnur, Karina	-16,0%
Stimoniariis, Athanasios	-36,0%



Jährliche Veränderung in %	2021 gegenüber 2020 <sup>2</sup>
Wansch, Markus <sup>3</sup>	-
Werner, Hiltrud Dorothea	0,0%
Witter, Frank <sup>4</sup>	-
Zieger, Steffen	-16,1%
<b>Ertragsentwicklung</b>	
HGB Ergebnis nach Steuern der TRATON SE <sup>5</sup>	-
Operative Rendite TRATON GROUP	0,9 PPT
<b>Entwicklung der Arbeitnehmervergütung<sup>6</sup></b>	
Arbeitnehmer der TRATON SE	7,5%
Arbeitnehmer der TRATON GROUP	1,1%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

2 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

3 Eintritt erst im Geschäftsjahr 2021.

4 Herr Witter hat im Geschäftsjahr 2020 vollständig und im Geschäftsjahr 2021 bis zum 30. Juni 2021 auf die Vergütung aus seinem Aufsichtsratsmandat verzichtet.

5 Prozentuale Veränderung des HGB Ergebnisses nach Steuer der TRATON SE von 2021 auf 2020 nicht darstellbar, da sowohl im Geschäftsjahr 2020 als auch 2021 ein negatives Ergebnis vorliegt.

6 Personalaufwand zusätzlich bereinigt um Zuwendungen der öffentlichen Hand in 2020 und einer außerordentlichen Projekterfolgsbeteiligung ausgewählter Verantwortlicher in 2021.

## Finanzkalender

Aktuelle Informationen und Termine sind auf der Internetseite der TRATON SE unter [www.traton.com/finanzkalender](http://www.traton.com/finanzkalender) verfügbar.

## Zusätzliche Informationen und Glossar

### 1. Quartalsübersicht

#### AUFTRAGSEINGANG TRATON OPERATIONS

in Einheiten	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
<b>Auftragseingang TRATON Operations</b>	<b>91.658</b>	<b>97.371</b>	<b>89.204</b>	<b>81.742</b>
davon Lkw <sup>1</sup>	75.214	83.332	76.937	70.262
davon Busse	8.914	6.963	3.367	2.993
davon MAN TGE	7.530	7.076	8.900	8.487

<sup>1</sup> exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (Q3 2021: 1.604 Einheiten, Q4 2021: 2.537 Einheiten)

**ABSATZ NACH LÄNDERN**

in Einheiten	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
<b>Absatz TRATON Operations</b>	<b>76.186</b>	<b>68.972</b>	<b>66.135</b>	<b>60.315</b>
<b>Absatz Lkw<sup>1</sup></b>	<b>63.733</b>	<b>58.151</b>	<b>57.347</b>	<b>51.318</b>
EU27+3	25.214	17.812	24.824	24.169
davon Deutschland	6.450	5.010	5.995	6.587
Nordamerika <sup>2</sup>	14.040	11.460	447	297
davon USA/Kanada	11.934	9.715	-	4
davon Mexiko	2.106	1.745	447	293
Südamerika	16.304	19.824	19.871	16.956
davon Brasilien	12.810	16.838	17.434	14.489
Rest der Welt	8.175	9.055	12.205	9.896
<b>Absatz Busse</b>	<b>6.271</b>	<b>6.083</b>	<b>3.410</b>	<b>3.093</b>
EU27+3	1.999	1.440	1.255	757
davon Deutschland	748	356	327	337
Nordamerika <sup>2</sup>	2.685	2.998	182	189
davon USA/Kanada	2.186	2.655	-	-
davon Mexiko	499	343	182	189
Südamerika	867	1.072	1.412	1.461
davon Brasilien	572	590	1.215	1.057
Rest der Welt	720	573	561	686
<b>Absatz MAN TGE</b>	<b>6.182</b>	<b>4.738</b>	<b>5.378</b>	<b>5.904</b>
EU27+3	5.830	4.616	5.282	5.806
davon Deutschland	1.658	1.524	1.597	1.541

1 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (Q3 2021: 789 Einheiten, Q4 2021: 2.791 Einheiten)

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



**UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN**

in Mio €	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
<b>TRATON GROUP</b>	<b>8.950</b>	<b>8.049</b>	<b>7.076</b>	<b>6.544</b>
<b>TRATON Operations</b>	<b>8.800</b>	<b>7.900</b>	<b>6.965</b>	<b>6.437</b>
Neufahrzeuge	5.581	4.815	4.572	4.061
Vehicle-Services-Geschäft <sup>1</sup>	1.919	1.884	1.291	1.298
Sonstige	1.300	1.202	1.102	1.079
<b>TRATON Financial Services</b>	<b>281</b>	<b>264</b>	<b>214</b>	<b>205</b>
Corporate Items	-132	-115	-102	-98

<sup>1</sup> enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

**VERKÜRZTE TRATON GROUP GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

in Mio €	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Umsatz	8.950	8.049	7.076	6.544
Umsatzkosten	-7.565	-6.682	-5.601	-5.235
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>1.385</b>	<b>1.367</b>	<b>1.475</b>	<b>1.310</b>
Vertriebskosten	-809	-752	-612	-586
Verwaltungskosten	-363	-380	-236	-226
Sonstiges Operatives Ergebnis	-461	-49	-327	-343
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>-248</b>	<b>186</b>	<b>301</b>	<b>155</b>
Operative Rendite (in %)	-2,8	2,3	4,2	2,4
Finanzergebnis	-57	243	-12	81
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>-305</b>	<b>429</b>	<b>289</b>	<b>236</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	98	-103	-65	-108
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-207</b>	<b>326</b>	<b>224</b>	<b>127</b>

**LEISTUNGSINDIKATOREN TRATON OPERATIONS**

in Mio €	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Operatives Ergebnis	-161	393	294	151
Operatives Ergebnis (bereinigt)	364	402	605	512
Operative Rendite (in %)	-1,8	5,0	4,2	2,3
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	4,1	5,1	8,7	8,0
Sachinvestitionen	503	277	185	160
Primäre F&E Kosten	480	367	323	291

**EBITDA (BEREINIGT) TRATON OPERATIONS**

in Mio €	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Operatives Ergebnis	-161	393	294	151
Bereinigungen	525	9	311	362
Operatives Ergebnis (bereinigt)	364	402	605	512
zzgl. Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-3	8	13	11
zzgl. Übriges Finanzergebnis	40	6	32	-10
zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, saldiert mit Zuschreibungen	274	260	384	232
zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten, saldiert mit Zuschreibungen	83	83	66	67
zzgl. Wertminderungen auf Beteiligungen, saldiert mit Zuschreibungen	4	-	-	-
<b>EBITDA (bereinigt)</b>	<b>761</b>	<b>759</b>	<b>1.101</b>	<b>813</b>

**LEISTUNGSINDIKATOREN TRATON FINANCIAL SERVICES**

	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Operatives Ergebnis (in Mio €)	81	79	49	51
Operative Rendite (in %)	28,8	29,8	23,1	24,6

**VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG TRATON OPERATIONS**

in Mio €	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Brutto-Cashflow	370	974	901	863
Veränderung Working Capital	1.088	-1.172	-405	152
<b>Cashflow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.459</b>	<b>-198</b>	<b>496</b>	<b>1.015</b>
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-673	-590	-308	-262
Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen	-195	110	74	-199
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-868</b>	<b>-480</b>	<b>-234</b>	<b>-462</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-248</b>	<b>-29</b>	<b>-549</b>	<b>85</b>
Konsolidierungsbedingter Zugang Flüssige Mittel Navistar	-	534	-	-
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	-13	-33	74	-39
<b>Veränderung der Flüssigen Mittel</b>	<b>329</b>	<b>-207</b>	<b>-213</b>	<b>599</b>
<b>Flüssige Mittel am Quartalsende</b>	<b>4.775</b>	<b>4.446</b>	<b>4.653</b>	<b>4.866</b>
Brutto-Cashflow	370	974	901	863
Veränderung Working Capital	1.088	-1.172	-405	152
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-673	-590	-308	-262
<b>Netto-Cashflow</b>	<b>786</b>	<b>-788</b>	<b>188</b>	<b>753</b>

**NETTOLIQUIDITÄT TRATON OPERATIONS**

in Mio €	31.12.2021	30.09.2021	30.06.2021	31.03.2021	31.12.2020
Flüssige Mittel	4.775	4.446	4.653	4.866	4.267
Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen	302	75	173	205	11
<b>Bruttoliquidität</b>	<b>5.078</b>	<b>4.521</b>	<b>4.825</b>	<b>5.072</b>	<b>4.278</b>
Kreditstand	-6.771	-6.858	-3.321	-3.218	-2.931
<b>Nettoliquidität/-verschuldung</b>	<b>-1.694</b>	<b>-2.337</b>	<b>1.504</b>	<b>1.854</b>	<b>1.347</b>

## 2. Finanzinformationen zur erstmaligen Konsolidierung von Navistar

	2021 (TRATON GROUP)	davon Navistar inklusive Kaufpreis- allokation <sup>1</sup>	2021 (TRATON Classic) <sup>2</sup>	2020 (TRATON Classic)
<b>Lkw und Busse (in Einheiten)</b>				
Auftragseingang <sup>3</sup>	359.975	42.588	317.387	216.251
Absatz	271.608	30.305	241.303	190.180
davon Lkw <sup>4</sup>	230.549	25.113	205.436	156.371
davon Busse	18.857	5.192	13.665	16.174
davon MAN TGE	22.202	-	22.202	17.635
<b>TRATON GROUP</b>				
Umsatz (in Mio €)	30.620	3.610	27.010	22.580
Operatives Ergebnis (in Mio €)	393	-215	608	81
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.599	-215	1.814	135
Operative Rendite (in %)	1,3	-6,0	2,3	0,4
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,2	-6,0	6,7	0,6
Ergebnis je Aktie (in €)	0,91	-	1,36	-0,20
Mitarbeiter <sup>5</sup>	97.235	14.360	82.875	82.567



	2021 (TRATON GROUP)	davon Navistar inklusive Kaufpreis- allokation <sup>1</sup>	2021 (TRATON Classic) <sup>2</sup>	2020 (TRATON Classic)
<b>TRATON Operations</b>				
Umsatz (in Mio €)	30.103	3.557	26.546	22.152
Operatives Ergebnis (in Mio €)	677	41	636	176
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.883	41	1.842	230
Operative Rendite (in %)	2,2	-0,1	2,4	0,8
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,3	-0,7	6,9	1,0
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	3.434	141	3.293	1.435
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.462	141	1.321	1.154
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.125	180	944	988
Netto-Cashflow (in Mio €)	938	-443	1.381	979
Nettoliquidität/-verschuldung (in Mio €) <sup>5</sup>	-1.694	-3.357	1.663	1.347
<b>TRATON Financial Services</b>				
Umsatz (in Mio €)	964	101	863	820
Operatives Ergebnis (in Mio €)	259	30	229	107

1 exklusive Konsolidierungseffekte

2 inklusive Konsolidierungseffekte

3 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (31. Dezember 2021: 4.141 Einheiten)

4 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (31. Dezember 2021: 3.580 Einheiten)

5 Stand am 31. Dezember 2021 und am 31. Dezember 2020.

### 3. Definitionen

**Absatz:** Der Absatz stellt die Zahl an Fahrzeugen dar, die unsere Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Caminhões e Ônibus verkaufen.

**Aktivierungsquote:** Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Geschäftsfeld TRATON Operations definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

**Auftragseingang:** Der Auftragseingang ist definiert als rechtlich wirksame und verbindliche Bestellungen.

**Ausschüttungsquote:** Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stammaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der TRATON SE entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

**Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO):** International anerkanntes Rahmenwerk für das Enterprise Risk Management und das Interne Kontrollsystem (IKS).

**Compliance:** Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze.

**Corporate Governance:** Im internationalen Sprachgebrauch Bezeichnung für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle.

**DCGK:** Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

**Derivate/derivative Finanzinstrumente:** Finanzinstrumente, deren Wert sich im Wesentlichen vom Preis und den Preisschwankungen/-erwartungen eines zugrunde liegenden Basiswerts (z. B. Aktien, Devisen, Zinspapiere) ableitet.

**Dividendenrendite:** Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstags des Berichtsjahres je Aktiegattung berechnet und sie zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

**EBITDA (bereinigt) TRATON Operations:** Das EBITDA (bereinigt) (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) gibt die betriebliche Leistung im Geschäftsfeld TRATON Operations 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 Leistungsindikator für unternehmensübergreifende Vergleiche herangezogen.

**Eigenkapitalquote:** Gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital an.

**Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services:** Die Eigenkapitalrendite gibt die Rentabilität des eingesetzten Kapitals an. Sie berechnet sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Steuern zum durchschnittlichen Eigenkapital. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Eigenkapital zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

**Equity-Methode:** Verfahren zur Berücksichtigung von Beteiligungsgesellschaften, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden und auf deren Finanz- und Geschäftspolitik ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals der Beteiligung fortgeschrieben. Diese Veränderung geht in der Regel in die Gewinn- und Verlustrechnung der Eigentümergesellschaft ein.

**European-Medium-Term-Notes (EMTN)-Programm:** Rahmenvertrag zwischen Unternehmen und Händlern von Schuldverschreibungen, der es Unternehmen ermöglicht, Wertpapiere am europäischen Kapitalmarkt zur Beschaffung von Fremdkapital innerhalb kürzester Zeit zu platzieren.

**Fair Value:** Er entspricht dem beizulegenden Zeitwert, d. h. dem Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

**Funktionskosten:** Funktionskosten sind Umsatzkosten, Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten.

**IPO:** Bezeichnet die Börsenersteinführung, d. h. das erstmalige öffentliche Angebot einer bislang nicht börsennotierten Gesellschaft (AG oder SE), Aktien des emittierenden Unternehmens zu zeichnen.

**Konsolidierungskreis:** Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

**Kurs-Gewinn-Verhältnis:** Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktie durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

**Marke:** Die Marken der TRATON GROUP sind Scania (inklusive Scania Financial Services), MAN, Navistar, Volkswagen Caminhões e Ônibus und die Digitalmarke RIO.

**Operative Einheit:** Die vier Operativen Einheiten Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus, Navistar Sales & Services und Volkswagen Caminhões e Ônibus werden jeweils in einem eigenen Segment ausgewiesen und bilden zusammen das Geschäftsfeld TRATON Operations. Sie betreiben mit der Herstellung von Lkw, Bussen und Motoren sowie dem Angebot zugehöriger Dienstleistungen das Hauptgeschäft der TRATON GROUP.

**Option:** Vereinbarungen, bei denen der Käufer berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, den zugrunde liegenden Vermögensgegenstand zu einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt

für einen vorab festgelegten Preis zu erwerben (Call-Option) oder zu veräußern (Put-Option). Hingegen ist der Verkäufer der Option zur Abgabe bzw. zum Kauf des Vermögensgegenstands verpflichtet und erhält für die Bereitstellung der Optionsrechte in der Regel eine Prämie.

**Sonstiges Ergebnis:** Das Sonstige Ergebnis ist eine besondere Kategorie innerhalb des Eigenkapitals. Es enthält die in der Bilanz berücksichtigten, aber noch nicht im Ergebnis realisierten Gewinne und Verluste, insbesondere aus der Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Sicherungsgeschäften zum Marktwert, aus der Umrechnung der Abschlüsse von in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Konzerngesellschaften sowie den Neubewertungen aus Pensionsplänen, nach Berücksichtigung latenter Steuern.

**Swap:** Vereinbarung zweier Vertragsparteien über den Austausch von Zahlungsströmen über eine bestimmte Zeitspanne. Wichtige Beispiele sind Währungsswaps, bei denen auf unterschiedliche Währungen lautende Kapitalbeträge getauscht werden, und Zinsswaps, die üblicherweise den Tausch von fixen und variablen Zinszahlungen derselben Währung vorsehen.

**Total Cost of Ownership (TCO):** Summe aller für die Anschaffung eines Vermögenswerts, seine Nutzung und ggf. für die Entsorgung anfallenden Kosten.

**Vertragsverbindlichkeit:** Verpflichtung, an einen Kunden Güter oder Dienstleistungen zu übertragen, für die der Kunde bereits eine Gegenleistung erbracht hat bzw. noch zu erbringen hat.

**Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Bezeichnung für die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.

## Impressum

### HERAUSGEBER

TRATON SE  
Dachauer Str. 641  
80995 München  
[www.traton.com](http://www.traton.com)

### CORPORATE COMMUNICATIONS

T: +49 89 36098 303  
[media-relations@traton.com](mailto:media-relations@traton.com)

### INVESTOR RELATIONS

T: +49 89 36098 0  
[investor.relations@traton.com](mailto:investor.relations@traton.com)

### KONZEPT, GESTALTUNG UND SATZ

3st kommunikation GmbH, Mainz

### COPYRIGHT

©2022 bei TRATON SE und 3st kommunikation GmbH

### FOTOGRAFIE

Getty Images (Titel)  
Dan Bomann (S. 2, S. 4)  
MAN Truck & Bus (S. 2, S. 5)  
Kari Medig (S. 2)  
Pedro Danthas MIII (S. 2)  
Floyd McCraney (S. 4)  
Konstantin Eckert (S. 4)  
Malagrine Studio (S. 5)  
Gustav Lindh (S. 6–8)



## TRATON GROUP Fünfjahresübersicht

	2021	2020	2019	2018	2017
<b>Lkw und Busse (in Einheiten)</b>					
Auftragseingang	359.975	216.251	227.240	243.714	229.074
davon Lkw <sup>1</sup>	305.745	182.402	190.974	209.738	205.291
davon Busse	22.237	14.611	21.032	23.889	20.522
davon MAN TGE	31.993	19.238	15.234	10.087	3.261
Absatz	271.608	190.180	242.219	232.992	204.911
davon Lkw <sup>2</sup>	230.549	156.371	205.935	202.492	183.481
davon Busse	18.857	16.174	21.496	22.629	19.218
davon MAN TGE	22.202	17.635	14.788	7.871	2.212
<b>TRATON GROUP</b>					
Umsatz (in Mio €)	30.620	22.580	26.901	25.927	24.366
Operatives Ergebnis (in Mio €)	393	81	1.884	1.513	1.512
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.599	135	1.871	1.650	1.462
Operative Rendite (in %)	1,3	0,4	7,0	5,8	6,2
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,2	0,6	7,0	6,4	6,0
Mitarbeiter <sup>3</sup>	97.235	82.567	82.679	97.395	92.554



	2021	2020	2019	2018	2017
<b>TRATON Operations<sup>4</sup></b>					
Umsatz (in Mio €)	30.103	22.152	26.444	24.963	23.403
Operatives Ergebnis (in Mio €)	677	176	1.741	1.346	1.368
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.883	230	1.729	1.484	1.318
Operative Rendite (in %)	2,2	0,8	6,6	5,4	5,8
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,3	1,0	6,5	5,9	5,6
Kapitalrendite (in %)	0,8	-0,1	9,7	8,6	9,0
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	3.434	1.435	3.022	2.366	2.107
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.462	1.154	1.376	1.411	1.427
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.125	988	993	931	839
Netto-Cashflow (in Mio €)	938	979	2.711	221	-162
Nettoliiquidität/-verschuldung (in Mio €) <sup>5</sup>	-1.694	1.347	1.500	227	2.262
<b>Scania Vehicles &amp; Services</b>					
Auftragseingang (in Einheiten)	116.798	92.940	88.739	97.446	109.415
Absatz (in Einheiten)	90.366	72.085	99.457	96.475	90.777
Umsatz (in Mio €)	13.927	11.521	13.934	12.981	12.427
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.412	802	1.506	1.207	1.167
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	10,1	7,0	10,8	9,3	9,4
<b>MAN Truck &amp; Bus</b>					
Auftragseingang (in Einheiten)	143.531	84.921	100.652	112.915	94.003
Absatz (in Einheiten)	93.668	81.673	104.887	102.556	89.987
Umsatz (in Mio €)	10.934	9.659	11.088	10.815	10.022
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	249	-553	371	539	476
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	2,3	-5,7	3,3	5,0	4,8



	2021	2020	2019	2018	2017
<b>Navistar Sales &amp; Services</b>					
Auftragseingang (in Einheiten) <sup>1</sup>	42.588	-	-	-	-
Absatz (in Einheiten) <sup>2</sup>	30.305	-	-	-	-
Umsatz (in Mio €)	3.557	-	-	-	-
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	41	-	-	-	-
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	1,2	-	-	-	-
<b>Volkswagen Caminhões e Ônibus</b>					
Auftragseingang (in Einheiten)	57.241	38.805	41.103	36.535	27.381
Absatz (in Einheiten)	57.405	36.974	41.891	36.362	25.881
Umsatz (in Mio €)	2.113	1.235	1.738	1.421	1.162
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	171	-15	43	28	-103
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,1	-1,2	2,5	2,0	-8,8



	2021	2020	2019	2018	2017
<b>TRATON Financial Services</b>					
Umsatz (in Mio €)	964	820	849	760	721
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	259	107	142	138	111
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	26,9	13,1	16,8	18,2	15,4
Eigenkapitalrendite (in %)	18,6	11,1	16,9	19,2	15,9
<b>TRATON-Aktie</b>					
Ergebnis je Aktie (in €) <sup>5</sup>	0,91	-0,20	3,04	2,78	2,06
Dividende je Aktie (in €) <sup>6</sup>	0,50	0,25	1,00	-	-
Anzahl Stammaktien am 31.12.	500.000.000	500.000.000	500.000.000	10.000.200	-
Stammaktien Schlusskurs (Xetra-Notierung, in €)	22,14	22,61	23,92	-	-

1 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (2021: 4.141 Einheiten)

2 exklusive Navistar-Class-4/5-Auftragsfertigung für Dritte (2021: 3.580 Einheiten)

3 Stand am 31. Dezember

4 Anpassung der Vorjahreswerte an die aktuelle Struktur für TRATON Operations erfolgte nur für das Jahr 2020, 2017-2019 entsprechen Angaben zu Industrial Business im Vorjahr

5 Ergebnis je Aktie vergleichbar für 2017 bis 2018 auf Basis 500 Mio Aktien gerechnet

6 2021: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2022

