

DER
GESCHÄFTS
BERICHT 2022

DIE ZAHLEN

| in Mio. Euro | 2022 | 2021 | Veränderung 2022 zu 2021 in % | 2020 | 2019 |
|---|--------------------------|--------------|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Umsatz | 3.066 | 2.282 | 34,3 | 1.532 | 2.501 |
| Segment Inland | 870 | 740 | 17,6 | 679 | 978 |
| Segment Europa | 1.278 | 946 | 35,1 | 577 | 1.033 |
| Segment Nordamerika | 908 | 585 | 55,4 | 264 | 483 |
| Sonstige | 10 | 13 | -19,5 | 12 | 7 |
| Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) | 589 | 479 | 22,9 | -49 | 339 |
| Corporate EBITDA¹ | 699 | 573 | 22,1 | 81 | 419 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) | 550 | 442 | 24,4 | -82 | 308 |
| Umsatzrendite vor Steuern (in %) | 17,9 | 19,4 | -1,5 Punkte | -5,3 | 12,3 |
| Konzernergebnis | 386 | 313 | 23,2 | 2 | 247 |
| Ergebnis je Aktie unverwässert | | | | | |
| Stammaktie (in Euro) | 8,21 | 6,66 | 23,2 | -0,73 | 4,97 |
| Vorzugsaktie (in Euro) | 8,23 | 6,68 | 23,1 | -0,68 | 5,02 |
| Bilanzsumme | 5.551 | 4.521 | 22,8 | 4.428 | 6.249 |
| Vermietfahrzeuge¹ | 3.833 | 2.857 | 34,2 | 2.205 | 3.035 |
| Eigenkapital | 1.979 | 1.746 | 13,4 | 1.395 | 1.592 |
| Eigenkapitalquote (in %) | 35,7 | 38,6 | -2,9 Punkte | 31,5 | 25,5 |
| Finanzverbindlichkeiten | 2.505 | 2.001 | 25,2 | 2.378 | 3.437 |
| Dividende je Aktie | | | | | |
| Stammaktie (in Euro) | 6,11 ² | 3,70 | 65,1 | - | - |
| Vorzugsaktie (in Euro) | 6,13 ² | 3,72 | 64,8 | 0,05 | 0,05 |
| Gesamtausschüttung netto | 287,2² | 174,0 | 65,1 | 0,8 | 0,8 |
| Durchschnittliche Flottengröße ³ | 270.900 | 242.000 | 11,9 | 205.400 | 284.500 |
| Anteil Premiumfahrzeuge (in %) ⁴ | 57 | 57 | 0 Punkte | 55 | 50 |
| Anteil Elektrofahrzeuge inkl. Plug-in-Hybrid und Mild-Hybrid (in %) | 11 | 9 | 2 Punkte | 3 | 1 |
| Anzahl Beschäftigte⁵ | 7.509 | 6.399 | 17,3 | 6.921 | 8.105 |
| Anzahl Stationen weltweit (31.12.)⁶ | 2.098 | 2.180 | -3,8 | 2.067 | 2.111 |

¹ Nutzungsrechte für durch Leasingverträge finanzierte Vermietfahrzeuge, die bisher in der Position „Sachanlagevermögen“ enthalten waren, werden seit 2022 in der Position „Vermietfahrzeuge“ ausgewiesen. Die auf diese Nutzungsrechte entfallende Abschreibung wurde in die Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. ² Vorschlag der Verwaltung einschließlich einer Sonderdividende von 2,00 Euro je Aktie ³ Inklusive Franchisenehmer ⁴ Wertmäßiger Anteil der angeflotteten Fahrzeuge ⁵ Im Jahresdurchschnitt ⁶ Inklusive Franchise Länder

A 026 __ AN UNSERE AKTIONÄRE

B 036 __ LAGEBERICHT

C 126 __ KONZERNABSCHLUSS

D 185 __ WEITERE INFORMATIONEN

+24%

EBT 550 MIO. EURO

DAS REKORDJAHR

Unsere Bilanz für 2022: Umsatz +34% auf 3,07 Mrd. Euro, Vorsteuergewinn +24% auf 550 Mio. Euro, 35,7% Eigenkapitalquote, mehr als 1.100 neue Mitarbeiter. Und Sixt investiert weiter in großem Umfang in die Zukunft, damit 2022 nicht das letzte Rekordjahr bleibt.

2022 Was für ein Jahr. Einerseits Pandemie und Ukraine-Krieg, Rekord-inflation und Zinswende. Andererseits glänzte Sixt erneut mit **Rekordwerten beim Umsatz und Ergebnis**. Dies unterstreicht, dass es uns trotz anspruchsvoller Rahmenbedingungen weiter gelingt, unsere Kunden zu begeistern. Grundlage unseres Erfolgs war die Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse einfach und flexibel über unsere integrierte und voll digitalisierte Mobilitätsplattform ONE zu bedienen. Wir haben dank unserer finanziellen Stärke unser Mobilitätsangebot durch umfangreiche Investitionen zusätzlich erweitert und bieten unsere Produkte, Services und Fahrzeuge, die einer klar definierten Premiumstrategie folgen, weltweit einem immer größeren Publikum an. So sind wir 2022 zwar auch spürbar im Inland (+17%), aber vor allem mit unseren internationalen Aktivitäten in Europa (+35%) und in den USA (+55%) gewachsen. Und wir sehen noch jede Menge Potenzial für weiteres nachhaltig profitables Wachstum durch den Ausbau unseres globalen Vermietungsnetzwerks und in Wachstumsfeldern wie SIXT truck, unserem Abo-Modell SIXT+, im Bereich Carsharing mit SIXT share sowie bei Transferdiensten (SIXT ride). Wir sind einer der **Wegbereiter und Mitgestalter der Mobilität der Zukunft** und werden weiter umfangreich in Technik und Digitalisierung investieren. Auch beim Thema Nachhaltigkeit wollen wir eine Vorreiterrolle übernehmen. 2022 war sehr gut, aber unser Anspruch an uns selbst ist es, besser zu werden: **EXPECT BETTER!**

+34%

UMSATZ 3,07 MRD. EURO

DIE FAKTEN

36%

EIGENKAPITALQUOTE

+17%

AUF 7.509 MITARBEITER

14%

ANTEIL E-FAHRZEUGE (EUROPA)

+10%

FLOTTE

Sixt nutzt die sehr solide finanzielle Ausstattung für umfangreiche Investitionen in das zukünftige Wachstum. So wurden 2022 mehr als 1.100 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. Der durchschnittliche Bestand an Vermietfahrzeugen in den Sixt-Corporate Ländern ist um mehr als 10% auf 138.400 Fahrzeuge angestiegen.

Sixt strebt an, einer der Wegbereiter für eine nachhaltige Zukunft der Mobilität zu werden. So soll der Anteil der Elektrofahrzeuge in Europa von aktuell 14% bis 2030 auf 70–90% steigen und bis Ende 2023 sollen alle Sixt-Standorte CO₂-neutral betrieben werden.

WACHSTUM IN ALLEN REGIONEN

Sixt ist in 13 Corporate Ländern und darüber hinaus in rund 100 Franchisemärkten weltweit vertreten. 2022 konnte Sixt den Umsatz seines Corporate-Geschäfts in allen Regionen spürbar steigern. Dies gilt für den Heimatmarkt Deutschland (+17%) genauso wie für den Rest Europas (+35%). Herausragend war erneut die Entwicklung in Nordamerika, wo der Konzern dynamisch mit +55% zulegen konnte. Die USA sind inzwischen der größte Einzelmarkt.

 **+55%**
NORDAMERIKA
908 MIO. EURO

 **+17%**
INLAND
878 MIO. EURO

 **+35%**
EUROPA
1.280 MIO. EURO

 Corporate Länder
 Franchise Länder

DER 2022 RÜCKBLICK



Sixt verdreifacht Markenwert und ist damit die weltweit am schnellsten wachsende Marke im Bereich Autovermietung

Sixt expandiert in den Milliardenmarkt Kanada



01

02

03

04

05

06

Sixt steigt in das Börsensegment MDAX auf

MDAX

SIXT eröffnet eines der größten Van & Truck Center Europas in Berlin



Capital Markets Day
in München



950 Mio. Euro
Erfolgreiche Refinanzierung
Konsortialkredit

Start Marketingkampagne „Rent THE Car“
in Nordamerika sowie
Marketingoffensiven in weiteren Märkten



Sixt erweitert Vorstand
um zwei Mitglieder



VINZENZ PFLANZ



JAMES ADAMS



Akquisition Van & Truck
Großbritannien

Weitere Akquisition
Van & Truck Großbritannien

07

08

09

10

11

12

Kooperation Sixt und TIER für
Angebot von E-Bikes auf
der Mobilitätsplattform ONE

TIER



Eröffnung
TECH Hub
in Lissabon



Ganzheitlich nachhaltig – Sixt
beschließt weitreichendes
Programm für mehr Klimaschutz



DIE STRATEGIE

„ NICHT BLOSS ZUFRIEDENSTELLEN, SONDERN BEGEISTERN

SIXT STEHT HEUTE BESSER DA ALS VOR DER PANDEMIE. WAS SIND DIE ERFOLGSFAKTOREN? WIE KANN ES GELINGEN, DIESEN ERFOLG IN DIE ZUKUNFT FORTZUSCHREIBEN? DAVON BERICHTEN DIE CO-CEOS ALEXANDER UND KONSTANTIN SIXT IM INTERVIEW.

2022 war für Sixt das zweite Rekordjahr in Folge...

ALEXANDER SIXT 2022 war für Sixt tatsächlich ein erneut sehr gutes Jahr. Unseren Umsatz konnten wir im Vergleich zum Vorjahr um 34 % und unseren Vorsteuergewinn um 24 % auf 550 Mio. Euro steigern. Wir sind aber nicht nur zurück auf Vor-Pandemie-Niveau, wir stehen sogar deutlich stärker da als vor COVID-19: Beim Ergebnis haben wir im Vergleich zu 2019 um fast 80 % zugelegt.

Was war hierfür ausschlaggebend?

ALEXANDER SIXT Die Reisebranche insgesamt hat ein beeindruckendes Comeback erlebt. Das Marktumfeld war und ist positiv, die Reiselust scheint trotz Krieg in der Ukraine, Inflation und steigender Zinsen ungebrochen. Laut IATA beispielsweise hat der weltweite Flugverkehr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 64 % zugelegt und liegt damit bereits wieder bei mehr als zwei Dritteln des Niveaus von 2019. Entscheidend ist jedoch, dass wir über einen Kompass verfügen, mit dem wir für uns sehr genau definieren, wer wir sein wollen und wo wir hinwollen.

Und zwar?

KONSTANTIN SIXT Die Essenz unseres Selbstverständnisses lautet „Expect Better“. Der Premiumanspruch, der in diesem Claim zum Ausdruck kommt, zieht sich als roter Faden durch sämtliche Facetten unserer Strategie: Wir wollen erstens unsere Kunden nicht bloß zufriedenstellen, sondern begeistern und für sie das bestmögliche Erlebnis kreieren – und zwar über die komplette Customer Journey hinweg. Wir wollen zweitens unsere internationale Expansion beschleunigen und führende Positionen in den attraktivsten Segmenten erlangen bzw. behaupten. Wir wollen drittens unsere technologische Innovationsführerschaft ausbauen. Wir möchten viertens Menschen befähigen, indem wir die Grundsätze Freiheit und Eigenverantwortung im Sinne eines echten Unternehmertums weiter stärken. Wir sind überzeugt, dass daraus automatisch die besten Ergebnisse und die beste Marge folgen. Und im Kern zusammengehalten werden diese Felder unserer Strategie durch unsere starke Marke, in die wir weiter kräftig investieren und mit der wir nicht bloß die Köpfe, sondern auch die Herzen unserer Kunden und Mitarbeiter erreichen wollen.

Und das alles führt dann im Zusammenspiel zu Wachstum...

ALEXANDER SIXT Ja. Und wenn es uns gelingt, „Expect Better“ noch stärker in den Vordergrund zu rücken, dann wird das sogar zu beschleunigtem Wachstum führen.

**WIR SIND EIN VOLL DIGITALISIERTER UND INTEGRIERTER MOBILITÄTSDIENSTLEISTER.
UNSER KERNGESCHÄFT BLEIBT ABER
DIE FAHRZEUGVERMIETUNG.**



Was braucht es, um Ihrem Premiumanspruch gerecht zu werden?

KONSTANTIN SIXT Wir müssen uns ständig selbst hinterfragen, bereit sein zu lernen und dürfen uns mit dem Status quo nicht zufriedengeben. Das Gute ist, dass ein solches Streben nach kontinuierlicher Verbesserung tief in der Kultur unseres Unternehmens verankert ist. Im Grunde hat „Expect Better“ schon Martin Sixt angetrieben, als er SIXT vor 111 Jahren mit nur drei Autos gegründet hat.

ALEXANDER SIXT Wenn wir unser Wachstum noch einmal beschleunigen wollen, müssen wir auch unsere Investitionsgeschwindigkeit weiter beschleunigen, und zwar auf allen Ebenen. Für Investitionen in bestehende Stationen sowie die weitergehende Digitalisierung und Automatisierung der Services haben wir 2023 ein Investitionsbudget von mehr als 100 Mio. Euro vorgesehen. Am Ende sind und bleiben wir aber ein „People Business“, denn die Menschen sind es, die das Versprechen gegenüber unseren Kunden in allererster Linie mit Leben füllen. Hier haben wir 2022 weiter kräftig aufgestockt. Zum 31. Dezember hatten wir über 1.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr an Bord bei Sixt als im Jahr zuvor. Und für 2023 planen wir erneut mit mehr als 1.000 Neueinstellungen.

Heißt „Premium“ bei Sixt denn auch Premium-Preise?

KONSTANTIN SIXT Unser Ziel ist ein Premium-Erlebnis zum besten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Stichwort Fahrzeuge: Welche Rolle spielt die Flotte? Hier haben wir ja die Transformation von einem Käufer- in einen Verkäufermarkt erlebt. Was hat das für Folgen für Sixt?

KONSTANTIN SIXT Unsere Flotte ist ein weiterer Fokus unserer Investitionen. Trotz der Fahrzeugknappheit konnten wir unsere Flotte gegenüber dem Vorjahr um mehr als 10% auf einen durchschnittlichen Bestand von 138.400 Fahrzeugen steigern. Dies verdanken wir in erster Linie unseren langjährigen und partnerschaftlichen Beziehungen zu den Automobilherstellern. Wir wollen und werden unsere Flotte 2023 weiter ausbauen. In allererster Linie mit Modellen von Premiumherstellern wie Audi, BMW inkl. Mini und Mercedes. Der wertmäßige Premium-Anteil bei unseren Einflottungen betrug im letzten Jahr 57% – eine Steigerung um rund sieben Prozentpunkte seit 2019.

Die Flotte von Sixt ist dann künftig auch immer häufiger elektrisch unterwegs?

ALEXANDER SIXT In der Tat, wir drücken beim Thema Elektromobilität aufs Tempo. Wir wollen entscheidend dazu beitragen, dieses für den Klimaschutz essenzielle Thema voranzubringen. Zugleich möchten wir uns Wachstumschancen in einem Umfeld mit immer strengeren regulatorischen Vorgaben sichern. 2019 hatten wir 1% E-Autos in unserer Flotte, im Jahresdurchschnitt standen wir 2022 in Europa bei 14% und bis 2030 sollen es 70 bis 90% sein. Zugleich investieren wir 50 Mio. Euro, um unsere Stationen mit Lademöglichkeiten auszustatten. Mit der anstehenden Integration von SIXT charge in unsere App bieten wir unseren Kunden eine bequeme Möglichkeit, ihr elektri-

Wir müssen uns ständig selber hinterfragen, bereit sein zu lernen, dürfen uns mit dem Status quo nicht zufriedengeben.

Konstantin Sixt

sches Fahrzeug während der Miete aufzuladen. Mit all dem werden wir zum Begeisterungsbeschleuniger. Denn jede Mietwagenfahrt ist auch eine Probefahrt. Rund 70 % der befragten Sixt-Kunden geben an, dass eine Mietwagen-Nutzung dazu beitragen kann, Vorbehalte gegenüber E-Mobilität abzubauen. Knapp zwei Drittel sehen die Mietwagennutzung als gute Möglichkeit, um Elektrofahrzeuge kennenzulernen und für mehr als 55 % ist die vorherige Nutzung eines elektrischen Mietwagens wichtig oder sehr wichtig für die Kaufentscheidung zugunsten eines solchen Fahrzeugs.



Autovermietung sein, sondern „die“ Autovermietung. Bei uns sollen Kunden nicht „ein“ Fahrzeug mieten, sondern „das“ Fahrzeug. Diese Differenzierung steht im Mittelpunkt unserer großen, integrierten Marketingkampagne „Rent THE Car“, die wir im Dezember 2022 von der West- bis zur Ostküste gestartet haben. Sie reicht von TV über Digital bis Out-of-home. Damit haben wir unsere (gestützte) Markenbekanntheit in kürzester Zeit deutlich gesteigert. Das wird unserem Wachstum zusätzlichen Schub geben. Zum Beispiel an den Top 50 der für uns strategisch interessantesten US-amerikanischen Flughäfen, an welchen die Vermietbranche jährlich rund 11 Mrd. US-Dollar umsetzt. Ende 2022 waren wir bereits an 38 dieser Flughäfen vertreten. Diese Präsenz werden wir weiter ausbauen.

Welche Rolle spielt für Sixt die klassische Autovermietung?

KONSTANTIN SIXT Sie spielt die alles entscheidende Rolle. Sie war, ist und bleibt Herzstück unseres Unternehmens. Der weltweite Car-Rental-Markt hat ein Volumen von derzeit rund 90 Mrd. Euro. In den nächsten fünf Jahren erwarten wir ein Marktwachstum von rund 5 % per annum. Das eröffnet uns herausragende Wachstumsperspektiven. Davon wollen wir uns ein ordentliches Stück sichern. Und wir haben unter Beweis gestellt, dass wir das können. In den USA beispielsweise konnten wir unseren Marktanteil von knapp 2 % auf knapp 3 % steigern. Das klingt zunächst bescheiden, bei einer Marktgröße von 36 Mrd. US-Dollar in 2022 ist das aber ein erheblicher Sprung. Mittlerweile sind die USA unser größter Einzelmarkt. Unseren Umsatz haben wir dort seit 2019 auf 907 Mio. Euro fast verdoppelt. Die weiteren Potenziale sind riesig, und wir haben die einmalige Chance, das Premium-Segment konsequent für uns zu besetzen.

Sie bieten nicht nur Autovermietung, sondern haben Ihr Geschäftsmodell beständig erweitert. Welche Bedeutung haben die unterschiedlichen Produkte aktuell und perspektivisch?

ALEXANDER SIXT Wir treiben die Diversifizierung unseres Produktangebotes aus guten Gründen voran: Erstens profitieren unsere Kunden, denn wir bieten ihnen auf diese Weise mehr Wahlmöglichkeiten für ganz unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse – ein echtes Ökosystem für nachhaltige Mobilität. Zweitens engagieren wir uns damit in Märkten mit jeweils eigenen, hohen Wachstumsaussichten, die „on top“ kommen zu den Potenzialen im Car-Rental-Markt. Der Markt für Auto Abo soll in den nächsten Jahren dynamisch wachsen. Drittens, und das ist der entscheidende Grund, lenken wir mit einem größeren Portfolio die Aufmerksamkeit auf SIXT rent, unser Kernprodukt. Wenn beispielsweise junge Menschen in München oder Hamburg regelmäßig in unsere SIXT Share-Fahrzeuge steigen, dann buchen sie mit einer größeren Wahrscheinlichkeit auch ihren Mietwagen für den nächsten Sommerurlaub bei uns.

Wie wollen Sie das anstellen?

KONSTANTIN SIXT Einerseits über ein überlegenes Leistungsversprechen und andererseits über mutiges Marketing, mit dem wir unsere Marke jenseits des Atlantiks noch bekannter machen. In den USA ist „rent a car“ die geläufige Kategorienbezeichnung. Wir wollen aber nicht „eine“



Reisen und Mobilität sind Grundbedürfnisse der Menschen, die immer da sein werden. Wir ermöglichen mit unseren Angeboten genau das.

Alexander Sixt

Stichwort „nächster Sommerurlaub“: Werden Ihre Kunden dann für eine größere Reise überhaupt genug finanzielle Mittel zur Verfügung haben?

ALEXANDER SIXT Daten von Anfang des Jahres wie beispielsweise die Kapazitäten der Fluggesellschaften oder die Vorbuchungen für die Sommer-Ferisaison deuten darauf hin, dass die Reiselust ungebrochen ist und die Nachfrage weiter hoch bleibt bzw. sogar weiter anzieht. Aber natürlich gilt: Geopolitische Entwicklungen, steigende Energiepreise, die damit verbundene Inflation, Zinspolitik – das sind natürlich alles Faktoren, die uns nicht kalt lassen. Aber wir haben uns in vielerlei Hinsicht ein hohes Maß an Resilienz erarbeitet, das auf einer in unserer Branche herausragenden finanziellen Stärke auf der Eigen- und Fremdkapitalseite, auf einem breit diversifizierten Geschäftsmodell, einer hohen Kostenvariabilität und auf umfangreichen Investitionen in den erwähnten Bereichen beruht.

Wie blicken Sie auf das Thema Kosten in Zeiten, in denen alles ständig teurer wird?

KONSTANTIN SIXT Auch wir spüren gestiegene Kosten. Umso wichtiger, dass wir beim Thema operative Exzellenz noch besser werden. Nicht umsonst ist „Entrepreneurship & Responsibility“ einer der Eckpfeiler unserer Strategie. Wir wünschen uns Unternehmer im Unternehmen. Operative Exzellenz ist essenziell dafür, dass wir auch in einem Umfeld mit hoher Inflation und auch bei beschleunigtem Wachstum unsere Renditeziele erfüllen. Und die Erfüllung dieser Ziele wiederum ist Voraussetzung für unsere anhaltend hohe Investitionsfähigkeit, so schließt sich der Kreis.

ALEXANDER SIXT Technologie ist hierfür gleich in doppelter Hinsicht maßgeblich: Sie macht das Erlebnis für unsere Kunden besser, beispielsweise wenn sich auf diese Weise der Check-out-Vorgang beschleunigen lässt. Und wir steigern damit unsere Marge, wenn Technologie uns beispielsweise dabei hilft, Optimierungspotenziale in Bezug auf die Auslastung eines Fahrzeugs zu erkennen und zu heben.



Und wie sehen Ihre wirtschaftlichen Ziele für 2023 aus?

KONSTANTIN SIXT Wir gehen optimistisch ins neue Geschäftsjahr. Natürlich beobachten und analysieren wir kontinuierlich die makroökonomischen Einflussfaktoren. Aber der Post-Covid-Erholungstrend in der Reiseindustrie scheint intakt, die Nachfrage und insbesondere auch der Ausblick auf den Sommer stimmen uns positiv. Auf der Kostenseite werden sich neben der hohen Inflation auch die Aufwendungen unserer umfangreichen Investitionsvorhaben in 2023 niederschlagen. Wachstum erwarten wir erneut vor allem aus dem US-Geschäft, aber auch in Kanada, wo wir letztes Jahr sehr erfolgreich gestartet sind, und auch in Franchise Ländern wie z. B. Australien. In Europa wollen wir unser Geschäft durch die Erweiterung unseres Stationsnetzes ebenfalls weiter ausbauen und sehen dabei Potenziale z. B. in Italien, Spanien und Frankreich. Im Fokus werden 2023 darüber hinaus auch unser Van & Truck-Geschäft sowie das Abo-Modell SIXT+ stehen. Insgesamt soll sich die Nachfrage weiter dem Niveau vor der Pandemie nähern, dies jedoch zu höheren Preisen als damals. All diese Aspekte sind in unsere Guidance für 2023 eingeflossen. Insgesamt erwarten wir für 2023 einen erheblichen Anstieg des Konzernumsatzes gegenüber 2022 und ein Konzernergebnis vor Steuern im Bereich von 430 Mio. bis 550 Mio. Euro. Damit bewegt sich das obere Ende dieser Spanne auf dem Niveau des Rekordjahres 2022 und deren unteres Ende klar über dem Vor-Corona-Niveau.

Und wo steht Sixt 2030, was ist Ihre langfristige Vision für das Unternehmen?

ALEXANDER SIXT Reisen und Mobilität sind Grundbedürfnisse der Menschen, die immer da sein werden, weil sie sie zusammenbringen. Wir ermöglichen mit unseren Angeboten genau das. Wir werden zu diesem Zweck 2030 weiterhin Autos vermieten. Getreu unserem Motto „Expect Better“ werden wir das aber in allen Belangen noch besser machen als heute schon.

70 – 90%

**Anteil E-Fahrzeuge
in Europa bis 2030**

DAS WACHSTUM

UNSER WACHSTUMSPOTENZIAL IST NOCH LANGE NICHT AUSGESCHÖPFT

IM JAHR 2022 HAT SIXT DIE BISHERIGEN UMSATZ- UND ERGEBNISREKORDE ERNEUT GEBROCHEN. WIE UND WO DAS UNTERNEHMEN IN DEN NÄCHSTEN JAHREN NOCH DEUTLICHES POTENZIAL SIEHT, DARÜBER BERICHTET CHIEF OPERATING OFFICER NICO GABRIEL.

Herr Gabriel, welche Erfolgsfaktoren treiben das Wachstum von Sixt auch in den kommenden Jahren?

NICO GABRIEL Wir wollen unsere Kunden mit unserem Premiumangebot begeistern, und zwar auf allen Ebenen. Darauf aufbauend können wir weiterwachsen. Dies erreichen wir über vier strategische Fokus-themen: Service Excellence, Operational Excellence, internationales Wachstum und über unsere integrierte Mobilitätsplattform ONE. Auf dieser Plattform sind all unsere Mobilitätsprodukte vereint, mit unserer App als Frontend. Sie adressieren unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse, haben aber alle eines gemeinsam: Sie helfen dabei, Mobilität nachhaltig zu machen.

Beginnen wir beim Thema Service Excellence, was machen Sie hierbei anders als Ihre Konkurrenz?

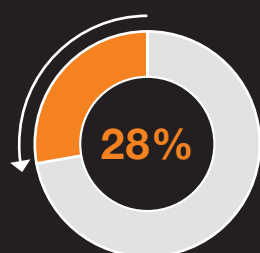
NICO GABRIEL Sixt steht für Premium auf allen Ebenen. Das fängt bei einer 24/7-Erreichbarkeit für Kundenanfragen an, geht über die Aus-

stattung unserer Stationen bis hin zum Premiumansatz bei den Parkplätzen unserer Fahrzeuge. Um unseren hohen Qualitätsansprüchen gerecht zu werden, werden wir weiter investieren, und zwar vor allem in unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir haben im abgelaufenen Jahr über 1.100 neue Kolleginnen und Kollegen eingestellt, die das Service-Versprechen gegenüber unseren Kunden mit Leben füllen.

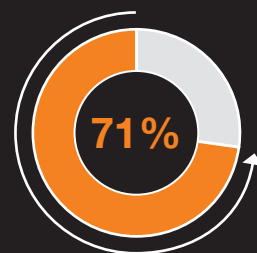
Kommen wir zum Erfolgsfaktor Operational Excellence, was haben Sie hier auf der Agenda?

NICO GABRIEL Natürlich sind auch wir von inflationsbedingten Kostensteigerungen betroffen. Da steuern wir dagegen, um unsere Profitabilität zu bewahren. Denn sie ist essenziell, damit wir weiterhin in unseren Premium-Service und -Auftritt investieren und auch kurzfristig Opportunitäten wahrnehmen können. Es geht also um Kosteneffizienz. Entsprechend arbeiten wir – immer im Sinne des besten Kundenerlebnisses – an der Verbesserung unserer Organisation und unserer Strukturen; hier haben wir vor allem die Themen Digitalisierung und Datennutzung im Fokus. Ziel ist es, unsere Kostenbasis wieder nahezu auf das Niveau von 2019, also vor COVID-19, zu bringen und eines der profitabelsten Unternehmen unserer Branche zu bleiben!

INTERNATIONALISIERUNGSSTRATEGIE ZAHLT SICH AUS



2008



2022

Sixt konnte im Jahr 2022 ein beeindruckendes internationales Wachstum vor allem in den USA erzielen. Welche Potenziale haben Sie hier noch?

NICO GABRIEL Wir sind 2022 in allen 13 Sixt-Kernmärkten gewachsen. In etlichen Ländern über 30% und in den USA sogar um mehr als 50%. Insgesamt ist der Auslandsanteil unserer Umsätze seit 2008 von 28% auf über 71% gestiegen. Und wir sehen noch jede Menge weitere Wachstumschancen, beispielsweise in den USA, die mit Umsätzen von 907 Mio. Euro zu unserem größten Einzelmarkt geworden sind. Hier sind wir Ende 2022 an 38 der für uns wichtigsten Flughäfen vertreten und sind am wichtigen Flughafen Miami bereits die Marke mit dem höchsten Marktanteil. In den USA differenzieren wir uns schon heute über unsere konsequente Premiumpositionierung. So haben wir im Wettbewerbsvergleich mit 57% weltweit den wertmäßig höchsten Premium-Anteil bei den Einflottungen. Diese Quote möchten wir weiter ausbauen und insbesondere unsere Präsenz an den größten Flughäfen weiter steigern, die in den USA ein besonders großes Marktvolumen auf sich vereinen. Wir wollen unser Stationsnetzwerk dort, aber auch in den urbanen Zentren, erweitern. Mit einer flächendeckenden US-Präsenz gehen neue Marktchancen im Firmenkundengeschäft sowie bei Van & Truck einher. Ende

2022 haben wir zudem unsere neue Marketingkampagne „Rent THE Car“ gestartet, von der wir uns flächendeckend mehr Bekanntheit erwarten. Insgesamt sehen wir aus den USA noch großes Umsatzpotenzial, da wir dort den von uns adressierten Markt von 9 auf 11 Mrd. US-Dollar ausbauen wollen, bei einem Gesamtmarkt mit einer Größe von 36 Mrd. US-Dollar. In Kanada, wo wir seit 2022 selbst aktiv sind, bauen wir unser Netzwerk sukzessive und mit Bedacht auf. Mit der Präsenz in Vancouver und der Eröffnung in Toronto Anfang 2023 decken wir die Hauptmärkte ab, die fast 30% des Marktpotenzials in Kanada ausmachen.

Wie sieht es in den Heimatmärkten in Europa und im Kernmarkt Deutschland aus?

NICO GABRIEL West- und Südeuropa, also Frankreich, Italien und Spanien, machen uns richtig Spaß. Dank der Investitionen in den Ausbau unserer Stationen dort sind wir in diesen Ländern seit 2019 stark gewachsen. Wir haben dort weitere Filialen eröffnet und beispielsweise den Zuschlag für neun der wichtigsten Bahnhöfe Spaniens erhalten.



Die USA waren 2022 mit 907 Mio. Euro Umsatz erstmals unser größter Einzelmarkt

Nico Gabriel

Damit sind wir aber noch lange nicht am Ende der Fahnenstange. So werden wir unsere Präsenz etwa bei Van & Truck in Frankreich oder an Flughäfen und Bahnhöfen in Italien erweitern. In der DACH-Region wachsen wir vor allem über den Ausbau unserer Stationen, über einen Ausbau der Fahrzeugflotte und über die Themen Service Excellence und Standortinvestitionen. Deutschland ist und bleibt Kernmarkt für uns, hier sind wir seit vielen Jahren Marktführer. Obwohl dort die Rahmenbedingungen auch 2022 anspruchsvoll geblieben sind, konnten wir ein Umsatzplus von 18% erzielen, liegen aber noch unter dem Vor-Corona-Wert. Das soll sich dank des profitablen Wachstums im Firmenkunden-segment, mit unserem Abo-Angebot SIXT+ und der Expansion bei Van & Truck ändern.

In vielen Märkten agieren Sie mit Franchisepartnern. Wie läuft das Geschäft dort?

NICO GABRIEL Wir prüfen genau, wo es mehr Sinn ergibt, mit einem Partner ein Lizenz- und Gebührenmodell zu etablieren, um Erfolg zu haben. Und das gelingt uns in unseren rund 100 Franchisemärkten wie Australien, Türkei, Portugal oder Israel mit hohen Wachstumsraten hervorragend. Seit 2019 sind wir in den Franchisemärkten deutlich gewachsen. In Australien, wo wir erst seit 2021 etabliert sind, zählen wir bereits jetzt zu den Top 3, Tendenz steigend.

Wie wollen Sie das Thema Nachhaltigkeit zu einem Wachstumstreiber für Sixt machen?

NICO GABRIEL Wir sind einer der Vorreiter der Mobilität der Zukunft. Unsere Angebote, ob nun die klassische Fahrzeugmiete, Carsharing, Ride Hailing oder Auto Abos, folgen dem Shared-Gedanken. Damit bedienen wir das immer größer werdende Bedürfnis nach einer verantwortungsvollen Fortbewegung. Mit einer zunehmend elektrifizierten Flotte führen wir unsere Kunden an das Thema Elektromobilität heran und verstehen uns hier als Begeisterungsbeschleuniger. Denn jede Mietwagenfahrt ist auch eine Probefahrt. Zugleich investieren wir 50 Mio. Euro in die Ladeinfrastruktur an unseren Stationen und eröffnen unseren Kunden über die Integration von SIXT charge in unsere App den flächendeckenden Zugang zu aktuell 400.000 Ladepunkten in unseren europäischen Corporate Ländern. Und an unseren Stationen und Standorten wollen wir den Betrieb bereits Ende 2023 – und damit fünf Jahre früher als bisher geplant – klimaneutral gestalten.



SIXT
rent the car

**DON'T
DRIVE
A CAR.
DRIVE
THE
CAR.**

The Adventurous BMW X1



The Elevated Comfort
of the BMW X7



SIXT.COM

**DON'T
RENT
A CAR.
RENT
THE
CAR.**



The Elevated Comfort of the BMW X7

SIXT.COM

SIXT.COM

SIXT.COM

SIXT
rent the car



The Iconic BMW 3 Series

OUTFRONT PREMIER

N 6 W 5 1 2 3 7

N 6 W 5 1 2 3 7

DER ANTRIEB

NEUE VERTRIEBSINITIATIVEN BIETEN ZUSÄTZLICHE WACHSTUMSCHANCEN

NEUE FORMEN DER MOBILITÄT SOWIE VOLATILE RAHMENBEDINGUNGEN ERFORDERN EINE NEUPOSITIONIERUNG IM EINKAUF UND VERTRIEB. DER VERANTWORTLICHE CHIEF BUSINESS OFFICER VINZENZ PFLANZ ERLÄUTERT DIE KÜNFTIGE STRATEGIE SEINER RESSORTS.

Herr Pflanz, das waren zuletzt keine einfachen Jahre für den Einkaufs-Verantwortlichen bei Sixt, oder?

VINZENZ PFLANZ Das stimmt! Corona, Inflation und andere Herausforderungen haben unser Geschäftsmodell auf eine harte Probe gestellt. Mit unseren Rekordergebnissen der Jahre 2021 und 2022 haben wir jedoch gezeigt, dass wir in der Lage sind, den Herausforderungen zu begegnen. Der Rückgang der weltweiten Automobilproduktion infolge der Halbleiterknappheit und der Störung der weltweiten Produktionsketten haben die Verfügbarkeit an Fahrzeugen stark eingeschränkt. Dank unserer langjährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den OEMs ist es uns dennoch gelungen, unsere eigene Flottengröße inklusive der Franchisefahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um 12% zu steigern. Weltweit lagen wir bei 270.900.

Wie schaffen Sie es, diese Flotte auszulasten?

VINZENZ PFLANZ Dank unserer voll digitalisierten Mobilitätsplattform ONE und der sich kontinuierlich vertiefenden Digitalisierung unserer Prozesse können wir sehr genau nachverfolgen, wann wo welches Fahrzeug benötigt wird. Wir können die Allokation so steuern, dass die Auslastung der Fahrzeugflotte möglichst hoch ist. Dabei berücksichtigen wir nicht nur regionale Unterschiede in den jeweiligen Märkten, sondern auch die variierende Nachfrage unserer Produkte Rent, Share und Auto Abo. Hier können wir durch den flexiblen Einsatz unserer Fahrzeuge Synergien heben. Am Ende führt jeder Prozentpunkt an höherer Auslastung zu einer Ergebnisverbesserung im zweistelligen Millionenbereich.

Was erwarten Sie hinsichtlich der Preisentwicklung?

VINZENZ PFLANZ Auch wenn zur Mitte des Jahres eine Entspannung bei der Fahrzeugverfügbarkeit zu erwarten ist, rechnen wir nicht mit einer Rückkehr zum Billigpreisniveau der früheren Jahre. Dies hat sich als nicht profitabel herausgestellt. Die Preissteigerungen sind somit in erster Linie auf Nachholeffekte zurückzuführen. Zudem hilft unsere Premiumpositionierung über die gesamte diversifizierte Plattform hinweg. So lag beispielsweise der wertmäßige Premium-Anteil bei unseren Einflottungen im Jahr 2022 bei 57%. Für Premium-Qualität und -Service über die gesamte Wertschöpfung sind unsere Kunden bereit, mehr zu zahlen.

Sixt hat ambitionierte Ziele zur Elektrifizierung der Flotte veröffentlicht. Wie wollen Sie diese angesichts der knappen Verfügbarkeit der E-Fahrzeuge erreichen?

VINZENZ PFLANZ Wir bei Sixt verstehen uns als Begeisterungsbeschleuniger beim Thema Elektromobilität. Jede Fahrt mit einem Elektroauto aus unserer Flotte ist im Grunde eine bezahlte Probefahrt. Dies haben auch die Fahrzeughersteller verstanden. Mit Blick auf deren Produktionspläne rechnen wir mit einem spürbaren Anstieg der Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen. Entsprechend zuversichtlich sind wir, dass wir unser Ziel erreichen, die Sixt-Flotte in Europa bis zum Jahr 2030 zu 70 bis 90% auf E-Fahrzeuge umzustellen. Hierbei setzen wir auf einen breiten Mix an Herstellern und Modellen. Von 2019 bis heute konnten wir den Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in Europa bereits von 1% auf 14% steigern. In einigen Ländern – wie den Niederlanden oder Frankreich – liegen wir schon deutlich darüber. Auch beim Thema Ladeinfrastruktur werden wir über umfangreiche Investitionen eine führende Rolle für unsere Kunden übernehmen.



2023 wollen wir unsere Fahrzeugflotte deutlich ausbauen

Vinzenz Pflanz

... und welche Vertriebsstrategie verfolgen Sie?

VINZENZ PFLANZ Wir sind erfolgreich über drei zentrale Vertriebskanäle: B2C mit den Privatkunden, B2B mit Geschäftskunden und in zunehmendem Maße auch mit neuen Angeboten für unsere Partner, zu denen ich gerne gleich noch etwas mehr sagen kann. Damit können wir unser Netzwerk weltweit noch stärker ausbauen und für unser bestehendes Geschäft, aber auch zur Entwicklung neuer Geschäftsideen nutzen.

Was heißt das konkret zum Beispiel in der Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern. Was für neue Geschäftsmodelle können sich hier entwickeln?

VINZENZ PFLANZ Die Mobilität der Zukunft erfordert nicht nur innovative Kooperations- und Businessmodelle, sondern auch entsprechende Prozesse und Strukturen, um diese zu erarbeiten. Somit stellen wir dem Team „Global Fleet Purchase“ den neu aufgesetzten Bereich „Global Fleet Strategic Business Development“ zur Seite, um Sixt als relevanten und wertvollen Absatz- und Mehrwertkanal bei Fahr-

zeugherstellern/OEMs, Händler- und Leasinggesellschaften zu positionieren. Unser Ziel ist es dabei, zusätzliche Services und Produkte für unsere Automobil- und Flottenpartner zu entwickeln und umzusetzen, um gemeinsame Kunden zu begeistern, die Kundenbindung zu steigern und globale Mobilitätsziele unserer Partner und von Sixt zu erreichen.

Gelten die geschilderten Mechanismen auch für Ihr Van & Truck-Geschäft?

VINZENZ PFLANZ Wir wollen weiterhin im Van & Truck-Geschäft wachsen und nutzen dafür Synergien und Cross-Selling zwischen unseren B2C- und B2B-Kanälen. Mit einigen Firmenkunden machen wir bereits Umsätze im niedrigen achtstelligen Euro-Bereich mit Autos, Vans und LKWs. Unsere Kunden erhalten über unsere Mobilitätsplattform ONE Zugang zur gesamten Produktpalette. Unsere Van & Truck-Kunden planen jedoch häufig langfristiger; daher nutzen wir zusätzlich weitere Vertriebskanäle. Auch in diesem Geschäftsfeld positionieren wir uns als Premiumanbieter beim Kundenservice. Um unser Angebot noch besser an den Bedürfnissen der Kunden in den jeweiligen Regionen auszurichten, bauen wir zudem derzeit unsere Präsenz in Europa auf 50 große regionale Van & Truck-Center für Groß- und Gewerbetunden aus.

Flottengröße*

+ 12%

auf 270.900 in 2022

* inkl. Franchisefahrzeuge

**THE KEY TO
BETTER CARS
BETTER SERVICE
BETTER VALUE**

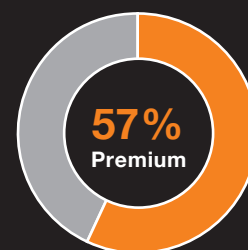


**Wachstum geht mit
steigendem
Premium-Anteil einher**

Wertmäßiger Anteil bei den Einflottungen der drei Premiummarken BMW (inkl. Mini), Audi und Mercedes-Benz



2019



2022

DIE STÄRKE

UNSERE STÄRKE IST UNSERE RESILIENZ

WÄHREND DIE WELTWIRTSCHAFT MIT GROSSEN UNSICHERHEITEN KONFRONTIERT IST, WEIST SIXT 2022 ERNEUT EIN REKORDJAHR AUS. WARUM DAS UNTERNEHMEN SO WIDERSTANDSFÄHIG GEGEN ÄUSSERE EINFLÜSSE IST, ERLÄUTERT FINANZVORSTAND PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI.



Dr. Andrejewski, wie gut ist Sixt im Hinblick auf die aktuellen geopolitischen Risiken positioniert?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Eines der zentralen Alleinstellungsmerkmale von Sixt ist unsere hohe Resilienz. Trotz der hohen Volatilität externer Einflussfaktoren haben wir zuletzt zwei Rekordjahre abgeliefert. Entscheidend für diese Erfolge war nicht zuletzt auch unsere Fähigkeit, Risiken frühzeitig zu erkennen und über unser diversifiziertes Geschäftsmodell, unser vorausschauendes Flottenmanagement, unsere hohe Kostenvariabilität und eine solide Finanzierungspolitik einzudämmen.

**Wir sind finanziell
sehr gut für das
geplante Wachstum
von Sixt aufgestellt**

Prof. Dr. Kai Andrejewski

Lassen Sie uns auf ein paar Punkte genauer schauen, beginnen wir beim Thema Variabilität der Kosten.

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Grundsätzlich sind 70 % unserer Kosten variabel, da wir die Haltedauer für einen großen Teil unserer Fahrzeuge auf einen kurzen Zeitraum, auf üblicherweise sechs Monate, begrenzen. Hierdurch können wir rasch auf Marktveränderungen reagieren. Auch dies zeigt die hohe Flexibilität unseres Geschäftsmodells.

Bereiten Ihnen die aktuell steigenden Zinsen Sorgen?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Selbstverständlich kann sich auch Sixt dem aktuellen Zinsumfeld und den steigenden Zinsen nicht entziehen. Allerdings werden sich die steigenden Zinsen aufgrund unseres Fälligkeitsprofils erst nach und nach vollständig auswirken. Zudem profitieren wir auch hier sehr von unserer starken Bilanz, insbesondere unserem, relativ zu unseren börsennotierten Wettbewerbern, hohen Eigenkapital und unserer vergleichsweise niedrigen Verschuldung.

~ 36%

Eigenkapitalquote

Beeinflusst das gegenwärtige unsichere Kapitalmarktumfeld Ihre Refinanzierungsmöglichkeiten?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Angesichts unserer sehr guten operativen Performance und kerngesunden Bilanz verfügen wir über einen sehr guten Ruf an den Bank- und Kapitalmärkten. So ist es uns Ende des dritten Quartals 2022 gelungen, den bestehenden Konsortialkredit über 750 Mio. Euro frühzeitig abzulösen und durch eine neue revolvingende Kreditlinie über 950 Mio. Euro zu verbesserten Konditionen zu ersetzen. Zudem wurde die Laufzeit der Kreditlinie bis 2027 mit Verlängerungsoptionen bis 2029 erweitert. Darüber hinaus konnten wir im Geschäftsjahr 2022 zwei Schuldscheindarlehen über insgesamt 120 Mio. Euro abschließen und eine Anleihe über 250 Mio. Euro vorzeitig tilgen. Anfang des Jahres 2023 haben wir weitere Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 450 Mio. Euro begeben. Damit verfügen wir über einen ausreichenden finanziellen Handlungsspielraum, um auch kurzfristige Chancen wahrzunehmen und weiterhin überall dort, wo es Sinn ergibt, zu investieren.

Wofür planen Sie die Mittel vor allem zu investieren?

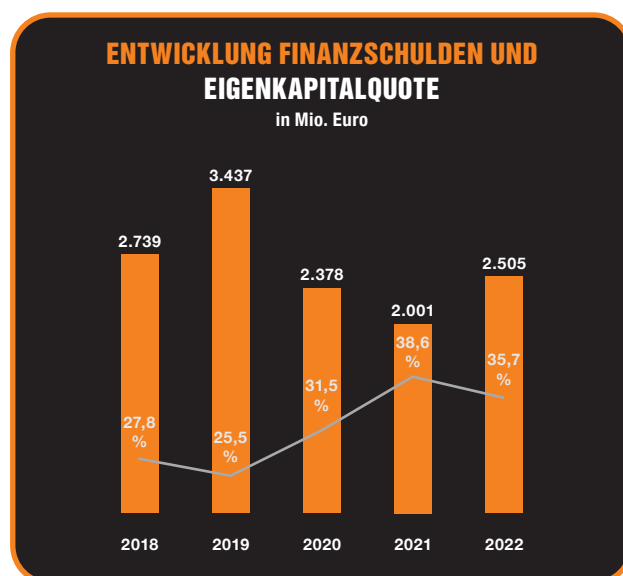
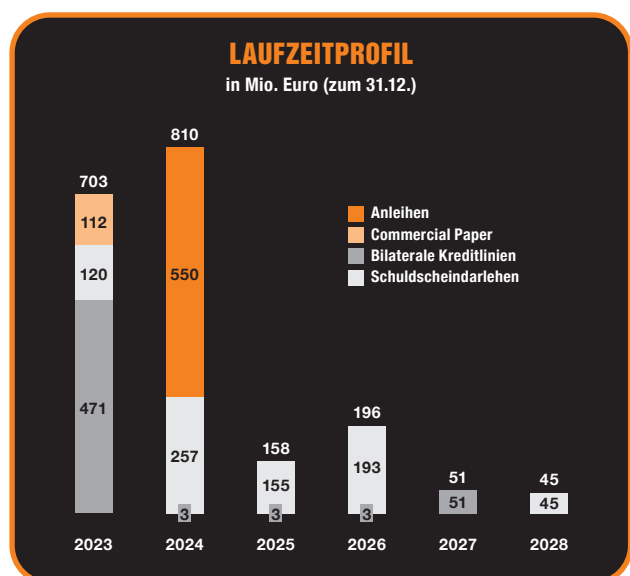
PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Der größte Investitionsblock dient ganz klar der Finanzierung unseres Fuhrparks. Unser Vermietvermögen ist 2022 von 2,86 Mrd. Euro auf 3,83 Mrd. Euro, also um 35 %, gestiegen. Für 2023 rechnen wir mit einer höheren Fahrzeugverfügbarkeit und dementsprechend mit steigenden Investitionen in unsere weltweite Fahrzeugflotte. Da wir den dynamischen Wandel der zukünftigen Mobilität mitgestalten wollen, werden wir weiterhin massiv in unser diversifiziertes Geschäftsmodell investieren. Dies betrifft neben der Flotte insbesondere die Schwerpunkte Marketing, Personal und TECH.

Welche größeren Positionen können Sie hier nennen?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Wir investieren konsequent in unsere Premiumstrategie und haben 2022 zum Beispiel bereits einen zweistelligen Millionenbetrag in unsere Standorte investiert. Im laufenden Jahr planen wir eine umfassende Modernisierungsoffensive, für die wir ein Investitionsbudget von mehr als 100 Mio. Euro vorgesehen haben. Und nachdem wir bereits im letzten Jahr personalseitig stark gewachsen sind, planen wir für 2023 weitere 1.000 Neueinstellungen. Das sind Investitionen, die sich in den kommenden Jahren auszahlen werden, um unser Wachstum und unsere im Branchenvergleich recht hohe Profitabilität zu sichern.

Sind Sie zufrieden mit Ihrer Bilanzstruktur und wie wird diese sich zukünftig entwickeln, etwa durch die hohen Investitionen in das Thema Elektromobilität?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Wir fühlen uns sehr wohl. Die Risiken sind limitiert: Die Aktivseite unserer Bilanz ist zu fast 70 % durch unsere Vermietflotte geprägt, die einen im Branchenvergleich sehr hohen Anteil an Fahrzeugen mit Rückkaufvereinbarung beinhaltet. Auch beim Ausbau der E-Flotte setzen wir überwiegend auf Rückkaufvereinbarungen. Daneben ist unsere Vermögensseite sehr schlank, so weisen wir beispielsweise nur einen sehr geringen Goodwill aus. Auf der Passivseite liegen wir mit einer Eigenkapitalquote von aktuell rund 36 % sehr deutlich über unserer angestrebten Konzern-Eigenkapitalquote von 20 % und verfügen gleichzeitig über erhebliche Spielräume bei der Fremdfinanzierung. Somit können wir nicht nur Risiken langfristig abfedern und das zukünftige organische Wachstum finanzieren, sondern auch opportunistisch kleinere Akquisitionen tätigen. So, wie wir dies 2022 durch zwei Zukäufe im Bereich Van & Truck in Großbritannien getan haben. Den geplanten massiven Ausbau der Elektromobilität bei Sixt können wir ebenfalls sehr gut finanzieren. Dies schließt neben dem Flottenaufbau auch unsere Ambitionen beim Aufbau einer eigenen Ladeinfrastruktur mit Investitionen von mindestens 50 Mio. Euro ein.



DIE „ UNSERE TECHNOLOGIE-FÜHRERSCHAFT IST DER SCHLÜSSEL ZU UNSEREM ERFOLG

TECHNOLOGIE

SIXT HAT IN DEN LETZTEN BEIDEN JAHREN MASSIV IN DEN TECHNOLOGISCHEN FORTSCHRITT INVESTIERT. WIE DAS AUF UNSER ZUKÜNFTIGES WACHSTUM UND DIE PROFITABILITÄT EINZAHLT, ERKLÄRT CHIEF COMMERCIAL OFFICER JAMES ADAMS.

Herr Adams, Sixt gilt als der Vorreiter in Sachen Digitalisierung und Technologie. Warum sind diese Themen für Sixt so wichtig?

JAMES ADAMS Das Bestreben, die Digitalisierung voranzutreiben, ist ein wichtiger Motor für Wachstum und Effizienz, der zum operativen Erfolg und den Rekordzahlen des Jahres 2022 beigetragen hat. Unser Anspruch ist es, das fortschrittlichste und am stärksten digitalisierte Unternehmen in unserer Branche zu sein, um unsere Kunden optimal zu bedienen und gleichzeitig effizient zu wachsen. Der Mobilitätsmarkt verändert sich sehr schnell und Technologie ist der Schlüssel, um mit den Bedürfnissen und Erwartungen der Kunden Schritt zu halten.

Wo liegen die strategischen Schwerpunkte bei Ihren Tech-Investitionen?

JAMES ADAMS Wir haben in den letzten beiden Jahren massiv in unseren technologischen Fortschritt investiert. Die durchschnittliche Zahl unserer IT- und Technologieexperten ist 2022 um 10 % auf mittlerweile 770 gestiegen, an mittlerweile vier Standorten. So haben wir im vierten Quartal 2022 in Lissabon unseren vierten Technologiestandort eröffnet. Das dortige Team ist eine willkommene Ergänzung der Kompetenzen an den etablierten Standorten in München, Kiew und Bangalore. Obwohl die Technologie in unserer gesamten Organisation eine wichtige Rolle spielt, ist das Herzstück unserer Arbeit die voll digitalisierte Mobilitätsplattform ONE. Deren Frontend ist die SIXT App, über die unsere Kunden all unsere Produkte bequem buchen können und die wir entwickelt haben, um sie bei der Inanspruchnahme unserer Dienstleistungen zu begleiten, z.B. durch Unterstützung vor und

SIXT TECH FÜR MEHR WACHSTUM UND EFFIZIENZ

SIXT INVESTIERT IN TECHNIK, UM
KUNDEN ZU BEGEISTERN



Kundenspezifische Produkte



AUFBAU EINER
SKALIERBAREN PLATTFORM
ALS GRUNDLAGE FÜR
KÜNFTIGES WACHSTUM



Anhaltende Digitalisierung
Standardisierung & Automatisierung
zur Effizienzverbesserung



Technologische Grundlage & Modernisierung
Aufbau einer hochskalierbaren
IT-Plattform zur Effizienzverbesserung



Wir wollen unsere Branche bei der Digitalisierung anführen, damit die Kunden ein besseres Erlebnis bei Sixt erwarten können.

James Adams

während der Anmietung. Und hinter der Plattform steckt intelligente Technologie, mit der wir zum Beispiel die richtigen Fahrzeuge zur richtigen Zeit am richtigen Ort bereitstellen können.

Fangen wir beim Thema Kundenzufriedenheit an, wie kann Technologie hier einen konkreten Beitrag leisten?

JAMES ADAMS Lassen Sie uns noch einmal auf unsere Plattform ONE zurückkommen, die das Herzstück unserer Dienstleistungen ist. Sixt generiert den Großteil seines Umsatzes über die digitale Plattform ONE und die SIXT App. Getreu unserem Motto „Expect Better“ versuchen wir kontinuierlich, das Erlebnis der Kunden bei der Nutzung der App zu verbessern. Zunächst verbessern wir das Angebot an Diensten, die ein Kunde nutzen kann, egal ob es sich dabei um unsere eigenen handelt, wie z. B. Abonnements, oder um Dienste von Drittanbietern, wie z. B. Scooter. Dann arbeiten wir daran, die Buchung zu vereinfachen. Das größte Augenmerk liegt jedoch auf dem Erlebnis nach der Buchung, wo wir den Kunden helfen, ihre Buchungen besser zu verwalten, ihre Fragen zu beantworten und sogar ihre Mietfahrzeuge abzuholen. Das kann die Kundenerfahrung wirklich verändern – einfache, digitale Erfahrungen sind das neue Premium. Zudem nutzen wir auch unsere Big-Data-Kompetenzen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit.

Können Sie dies noch etwas genauer erläutern?

JAMES ADAMS Für mich ist Big Data ein Schlagwort, das von Unternehmen auf unterschiedliche Art und Weise angegangen wird. Bei Sixt befassen wir uns seit Jahren mit diesem Thema, um noch besser auf die Bedürfnisse unserer Kunden einzugehen. Wir haben so viele Datenquellen, von unseren Kontaktzentren bis hin zu unseren Filialen, und wir verfügen bereits über mehr als zwei Petabyte an relevanten Daten.

Natürlich steht der Datenschutz dabei über allem! Ein wichtiger Fokus liegt beispielsweise darauf, besser planen zu können, welche Fahrzeuge wir wo für welche Kunden benötigen, damit deren Mieterlebnis und Ihre Wertschätzung für Sixt sich weiter verbessert. Was die technische Ausstattung betrifft, so haben wir unser Netz von virtuellen Maschinen und Datenservern stetig ausgebaut, um die hohen Anforderungen dieser Datenarbeit zu erfüllen.

Sie sprachen vorhin von Effizienz und Skalierbarkeit – es geht also um den direkten Einfluss auf die operative Performance bei Sixt.

JAMES ADAMS Ja, das ist für uns von entscheidender Bedeutung. Natürlich wollen wir effizient arbeiten, aber wir sind auch ein wachstumsorientiertes Unternehmen und es ist wichtig, dass wir dies effizient tun. Wir werden auch weiterhin unsere Prozesse standardisieren und automatisieren, damit wir profitabel wachsen können.

Das würden wir gerne besser verstehen, können Sie bitte konkrete Beispiele nennen?

JAMES ADAMS Natürlich. Es betrifft alles, von der automatischen Bereitstellung der oben erwähnten Daten für die Entscheidungsfindung bis hin zur Automatisierung der Entscheidungen selbst. Zu letzterem gehört zum Beispiel die Entscheidung, welche Informationen und Optionen einem Kunden angesichts der gebuchten Dienstleistung und der Reisephase, in der er sich befindet, am besten angezeigt werden sollten. Oder die Automatisierung einiger unserer Prozesse für Kunden, die ihre Fahrzeuge abholen, und für unsere Agenten, die Fahrzeuge zwischen Buchungen und während der Wartung bearbeiten, was uns hilft, mehr Kunden zu bedienen und mehr Fahrzeuge effizienter zu verwalten, während wir wachsen.

Massive Investitionen in den technologischen Fortschritt

DIE



VERANTWORTUNG



„ WIR WOLLEN WEGBEREITER FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT SEIN

AUCH BEIM THEMA NACHHALTIGKEIT STREBT SIXT EINE FÜHRENDE ROLLE AN. DIES GILT SOWOHL HINSICHTLICH DER EIGENEN VERANTWORTUNG GEGENÜBER DER GESELLSCHAFT, ABER AUCH HINSICHTLICH DER AMBITIONEN, SO SCHNELL ALS MÖGLICH KLIMANEUTRAL ZU AGIEREN. WIE DIES GELINGT, ERLÄUTERT DER SIXT-VORSTAND IM GESPRÄCH.

Sie wollen Wegbereiter für eine nachhaltige Zukunft sein. Eine starke Aussage, welche Taten stecken dahinter?

SIXT VORSTAND Unser im September 2022 verabschiedetes Nachhaltigkeitsprogramm folgt einem holistischen 360-Grad-Ansatz. Dieser umfasst ein klares Bekenntnis, über unsere Mobilitätsangebote einen substanziellen Beitrag zur weltweiten Reduktion der CO₂-Emissionen zu leisten und Sixt so schnell als möglich CO₂-neutral aufzustellen. Dies erreichen wir über unsere Mobilitätsplattform ONE, die unseren Kunden einfach und flexibel Shared-Mobility-Lösungen und damit die Freiheit anbietet, weltweit mobil zu sein, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Hierdurch können erhebliche Mengen an CO₂ eingespart werden. Die zunehmende Bedeutung und die Potenziale von Shared Mobility werden Sixt auch in einem gemeinsamen Projekt durch Wissenschaftler der Universität St. Gallen bestätigt.

Ende 2023 wollen wir unsere Stationen und Standorte aus eigener Kraft und durch Kompensationsprojekte klimaneutral betreiben

Sixt Vorstand

50

Mio. Euro Investitionen in den Aufbau der eigenen Ladeinfrastruktur

Welche Rolle spielt das Thema E-Mobilität hierbei für Sixt?

SIXT VORSTAND Die beschleunigte Nutzung smarter E-Mobilität ist Kernelement unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge hat im Jahr 2022 in Europa bereits 14 % betragen. 2030 streben wir in Europa einen Anteil von 70 bis 90 % an. Wir sehen uns dabei als Partner der Fahrzeughersteller und als Begeisterungsbeschleuniger für das Thema E-Mobilität. Ein zufriedener Sixt-Kunde, der bei uns ein Elektrofahrzeug gemietet hat, entscheidet sich auch sehr viel häufiger dazu, ein solches käuflich zu erwerben.

Hierfür müssen Sie aber auch das Thema Ladeinfrastruktur aktiv angehen, oder?

SIXT VORSTAND Vollkommen richtig. Wir werden in den kommenden Jahren 50 Mio. Euro in eine flächendeckende Ladeinfrastruktur an unseren Stationen investieren und haben damit bereits begonnen. Gemeinsam mit Partnern wollen wir unseren Kunden zudem den Zugang zu einem europaweiten Netz mit mindestens 400.000 Ladepunkten ermöglichen. Das geschieht über unser neues Produkt SIXT charge, das in die SIXT App integriert wird.

Das alles wird erneut über Ihre Mobilitätsplattform ONE gesteuert?

SIXT VORSTAND ONE haben wir ja genau deswegen etabliert, für die einfache und flexible Nutzung sämtlicher Mobilitätsangebote, also die Vermietung, das Carsharing, Fahrdienste und Auto Abos. SIXT charge ergänzt dieses Angebot und schafft zusätzliche Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Elektrofahrzeuge. Die Mobilitätsplattform ONE entwickelt sich mehr und mehr zum Ökosystem für klimafreundliche Mobilität.

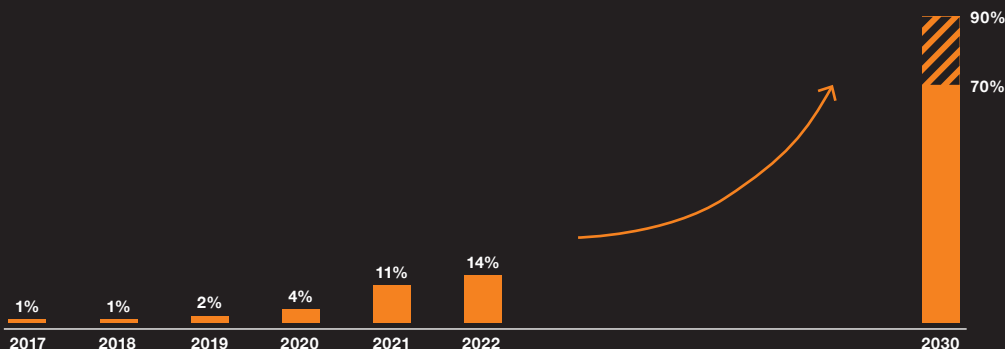
Stichwort Klimaneutralität, wo steht Sixt hier?

Welche Ziele haben Sie sich gesetzt?

SIXT VORSTAND Neben unserem nachhaltigen Engagement für die Gesellschaft und die Mobilität der Zukunft streben wir auch als Unternehmen eine Vorreiterrolle beim Thema Klimaneutralität an. So wollen wir den Betrieb unserer eigenen Stationen und Standorte bis Ende 2023 klimaneutral aufstellen und damit einige Jahre früher als noch vor Kurzem kommuniziert. Was wir vor Ort nicht einsparen können, wird über Kompensationsprojekte ausgeglichen, deren Auswahl den höchsten Qualitätsstandards entspricht. Hinsichtlich der Energieversorgung setzen wir zum Beispiel in unserer Konzernzentrale auf das Thema Photovoltaik. Um diese ambitionierten Zielvorgaben zu erreichen, werden wir einen zweistelligen Millionen-Euro-Betrag investieren. Bis zum Jahr 2040 wird Sixt dann die Voraussetzungen für einen CO₂-neutralen Geschäftsbetrieb in den europäischen Corporate Ländern schaffen.

NACHHALTIGE FLOTTE:

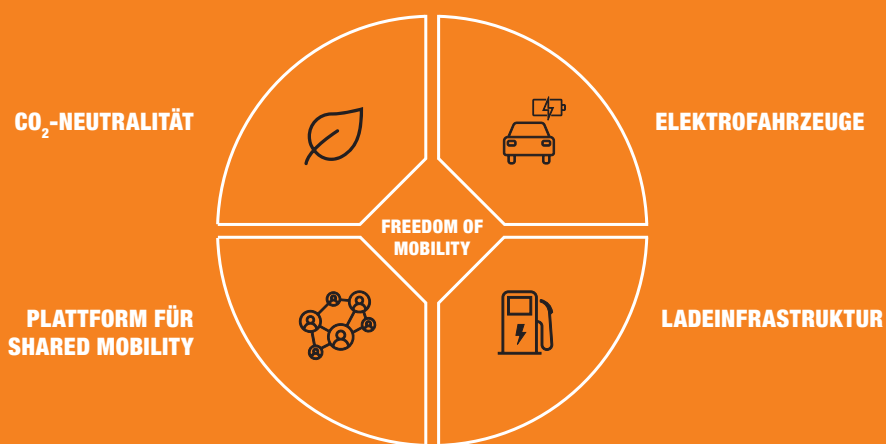
ANTEIL VON ELEKTROFAHRZEUGEN IN EUROPA STEIGT AUF 14 % IN 2022

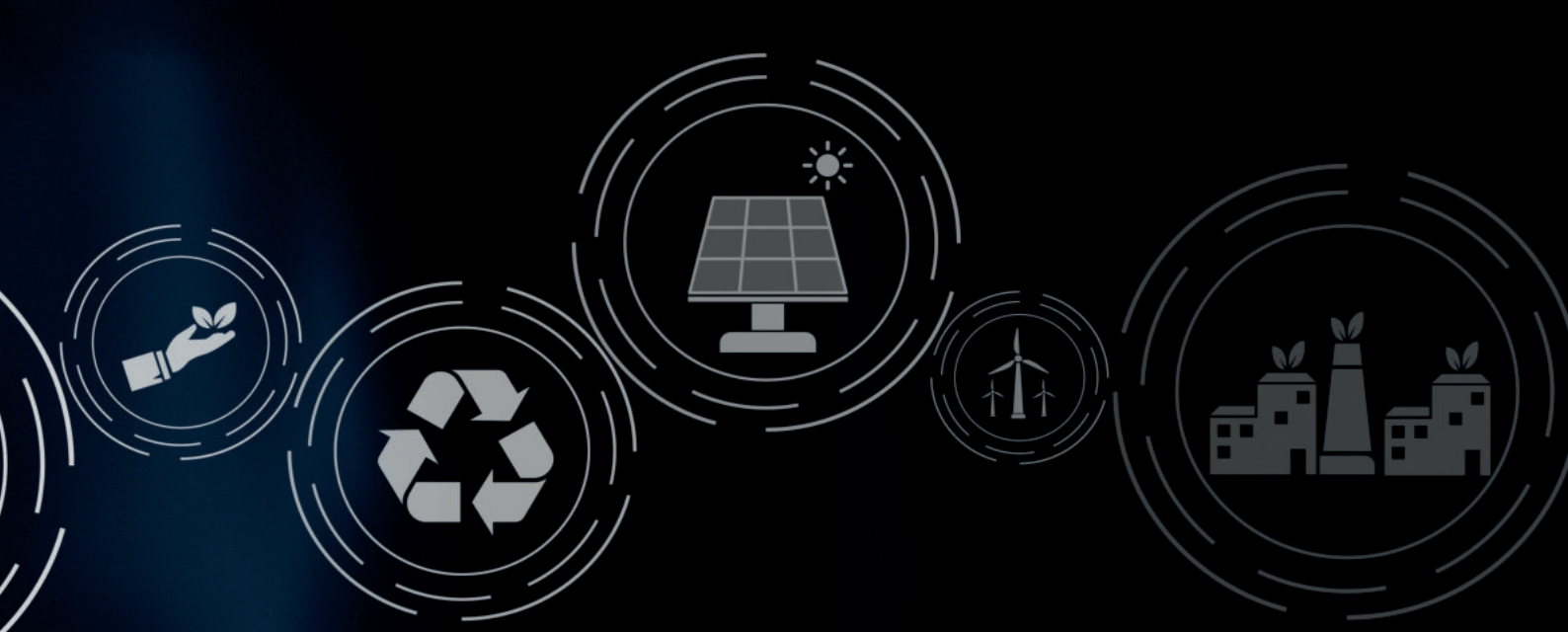




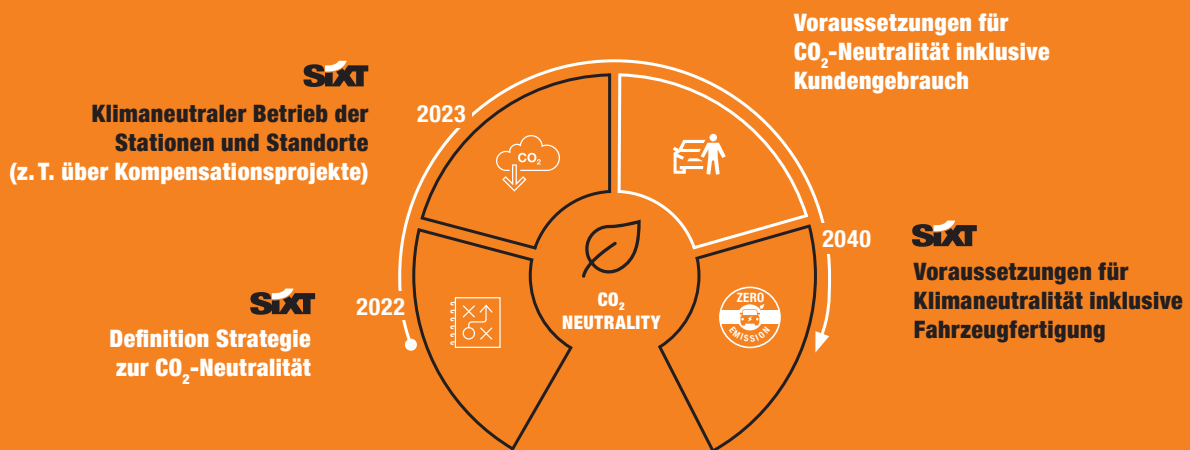
UNSER NACHHALTIGKEITSPROGRAMM HOLISTISCHER ANSATZ ÜBER VIER THEMEN

360 GRAD NACHHALTIG





WEG ZUR KLIMANEUTRALITÄT



DIE AMBITION

SEHR GUTE OPERATIVE PERFORMANCE AUCH FÜR 2023 ERWARTET

Nach zwei Rekordjahren strebt Sixt auch für 2023 eine sehr gute operative Performance an. So wird mit einem erheblichen Anstieg des Konzernumsatzes gegenüber 2022 und einem Konzernergebnis vor Steuern (EBT) im Bereich von 430 Mio. bis 550 Mio. Euro gerechnet. Damit bewegt sich das obere Ende dieser Spanne auf dem Niveau des Rekordjahres 2022 und deren unteres Ende klar über dem Vor-Corona-Niveau. Diese Prognose basiert auf einer Nachfrage, die sich, so wie dies auch schon 2022 und in den ersten Wochen 2023 zu beobachten war, wieder dem Niveau vor der Pandemie nähert, dies jedoch zu höheren Preisen. Dabei sollten sich die gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen gegenüber den aktuellen Annahmen nicht wesentlich verschlechtern.



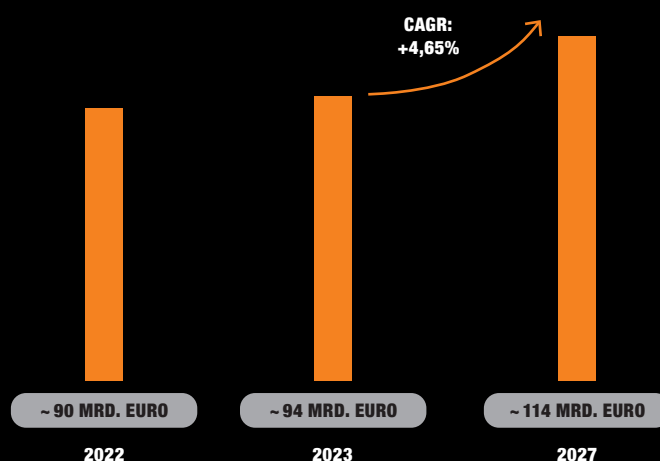
**WIR WOLLEN OPERATIV
AUCH 2023 BEGEISTERN**

2023

WIR WACHSEN WEITER

Auch für die Geschäftsjahre nach 2023 ist Sixt unter den Prämissen einer grundsätzlich positiven konjunkturellen Entwicklung, eines nachlassenden Inflationsdrucks und keiner Verschärfung der geopolitischen Risiken ebenfalls optimistisch, weiter profitabel zu wachsen. Ausschlaggebend hierfür sind große Wachstumschancen entlang des breit diversifizierten Geschäftsmodells. So rechnet das Unternehmen mit fortgesetztem internationalem Wachstum in den wichtigsten Kernregionen der Welt. Ein besonderer Wachstumsfokus liegt dabei auf den USA. Hier sieht Sixt große Potenziale zum Beispiel im Firmenkundengeschäft und durch die Erweiterung des Stationsnetzwerks auf mehr als 50 Flughäfen und Stationen in den Innenstädten ausgewählter Metropolen. Auch in anderen Regionen wie Europa oder im Franchisegeschäft erwartet das Unternehmen Umsatzchancen. Weltweit strebt Sixt einen deutlich höheren Marktanteil und entsprechendes Wachstum im Van & Truck-Geschäft an. Auch beim sich dynamisch entwickelnden Abo-Modell SIXT+ sieht sich das Unternehmen erst am Anfang seiner internationalen Expansion. Angesichts des von Experten prognostizierten deutlichen Marktwachstums bieten auch die übrigen Angebote des diversifizierten Geschäftsmodells SIXT share und SIXT ride zusätzliche Wachstumschancen.

UMSÄTZE AUTOVERMIETUNG WELTWEIT



Quelle: www.statista.com/outlook/mmo/shared-mobility/shared-rides/car-rentals/worldwide



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Allgemeines

Der Aufsichtsrat der Sixt SE hat im Geschäftsjahr 2022 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben nach bestem Wissen und Gewissen wahrgenommen und den Vorstand in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit in Fragen von wichtiger Bedeutung für die Sixt SE und den Konzern beraten und ihn bei der Führung der Geschäfte sorgfältig und kontinuierlich überwacht.

Dazu hat der Vorstand dem Aufsichtsrat schriftlich und mündlich regelmäßig, zeitnah und ausführlich die aktuelle Geschäftsentwicklung und die Lage der Gesellschaft sowie des Konzerns dargestellt. Der Vorstand erstattete vierteljährlich Bericht mit detaillierten Angaben zur Geschäftsentwicklung und zur wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Sixt SE sowie ihrer in- und ausländischen Tochterunternehmen. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erläuterte der Vorstand die Unterlagen und Berichte zur Geschäftsentwicklung, zu den Planungen und zur Unternehmensstrategie. In Entscheidungen von besonderer Bedeutung für die Sixt SE und den Konzern band der Vorstand den Aufsichtsrat frühzeitig ein. Die Einsicht in weitere Dokumente über die Berichte und Beschlussvorlagen des Vorstands hinaus war im Berichtsjahr nicht erforderlich.

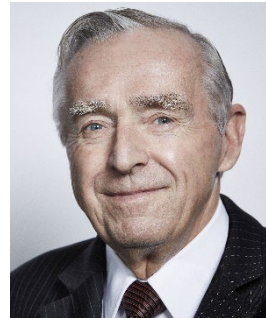
Auch außerhalb der Sitzungen standen die Mitglieder des Aufsichtsrats mit denen des Vorstands regelmäßig in Kontakt, insbesondere die jeweiligen Vorsitzenden der beiden Organe. Die Bestimmungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und die aktienrechtlichen Vorschriften über die Berichtspflicht des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat wurden dabei stets eingehalten.

Das Gremium befasste sich im Berichtsjahr in insgesamt sieben Sitzungen ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Ausrichtung des Konzerns sowie mit der Personalsituation. Eine der Sitzungen erfolgte in Präsenz. Die übrigen Sitzungen wurden per Videokonferenz abgehalten.

Wesentliche Beratungsthemen im Jahr 2022

In den vier regulären Sitzungen des Berichtsjahres erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand ausführliche Informationen zu wichtigen

ERICH SIXT



- || Vorsitzender des Aufsichtsrats der Sixt SE seit 16. Juni 2021
- || Jahrgang 1944

Fragen der Geschäftsentwicklung, der strategischen Ausrichtung, der Risikolage, des Risikomanagements, der innerbetrieblichen Kontrollsysteme und zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Sixt SE und des Konzerns. Der Vorstand nahm an diesen Sitzungen teil; er erläuterte den Aufsichtsratsmitgliedern alle Sachverhalte und beantwortete deren Fragen. Darüber hinaus tagte der Aufsichtsrat auch regelmäßig ohne Teilnahme des Vorstands. Zu wichtigen aktuellen Themen standen zudem der Aufsichtsratsvorsitzende mit den Co-Vorstandsvorsitzenden und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Finanzvorstand in direktem Austausch.

Im Berichtsjahr standen bei den Beratungen des Aufsichtsrats vor allem folgende Themen im Vordergrund:

- || Im März 2022 befasste sich das Gremium mit der Prüfung der Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2021. Die Abschlüsse wurden nach dem Bericht der Abschlussprüfer über die Ergebnisse der Prüfung auf Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt.
- || Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in allen turnusmäßigen Sitzungen über die Geschäftsentwicklung der Sixt-Gesellschaften. Auch wichtige Finanzkennzahlen und die Liquidität waren Gegenstand dieser Berichte. Im Fokus standen dabei neben den geopolitischen Krisen wie dem Krieg in der Ukraine insbesondere die wachsende Inflation, die hohen Energiepreise, das Risiko von etwaigen Blackouts sowie die diesbezüglich getroffenen Schutzmaßnahmen und die auch im Jahr 2022 weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit. Der Aufsichtsrat würdigte dabei das vorausschauende Handeln des Managements.



- ‖ Kontinuierlich informierte sich der Aufsichtsrat über die weitere Expansion und Internationalisierung. Der Fokus lag dabei auf dem US-Markt und dessen Besonderheiten. Der US-Markt war im Jahr 2022 erstmals der umsatzstärkste Markt der Sixt-Gruppe und daher von besonderer Bedeutung.
- ‖ Das Gremium stimmte im März 2022 einer Anpassung des virtuellen Stock-Performance-Programms (SPP) für einen ausgewählten Kreis von Mitarbeitern und Führungskräften zu.
- ‖ Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat über die Auswirkungen des Ende April 2022 erfolgten Cyberangriffs und den Stand der Aufarbeitung.
- ‖ Der Aufsichtsrat wurde über die neuen ESG-Ziele informiert und hat den Vorstand dazu beraten. Im Fokus stand dabei die weitere Elektrifizierung der Sixt-Flotte und das Ziel, dass die Flotte in Europa bis zum Jahr 2030 zu 70 % bis 90 % aus Elektrofahrzeugen bestehen soll.
- ‖ Darüber hinaus hat der Vorstand den Aufsichtsrat über die Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform ONE und insbesondere den Erfolg des Auto Abo-Angebots SIXT+ sowie die Integration von Drittanbietern in die Mobilitätsplattform informiert.
- ‖ Die vom Vorstand für den Sixt-Konzern zum Ende des Berichtsjahres vorgelegte mittelfristige Geschäftsplanung nahm der Aufsichtsrat zustimmend zur Kenntnis. Das Gremium erörterte eingehend die dieser Planung zugrunde liegenden wirtschaftlichen und strategischen Annahmen mit Blick auf Marktchancen und Kostenentwicklungen, die erwartete Nachfrage und die voraussichtliche Entwicklung von Kundenbedürfnissen in den einzelnen Regionen und insbesondere vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Schwierigkeiten und der damit möglicherweise verbundenen geringeren Ausgabenbereitschaft und Reisetätigkeit.
- ‖ Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat ferner intensiv mit Vorstandsangelegenheiten und bestellte Herrn James Adams und Herrn Vinzenz Pflanz mit Wirkung zum 1. Oktober 2022 zu weiteren Vorstandsmitgliedern.
- ‖ Weitere wichtige Themen waren unter anderem die Neufassung des Kompetenzprofils für den Aufsichtsrat, die Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss eingerichtet, die ihn bei seiner Arbeit unterstützen. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 wurde zusätzlich ein Vergütungsausschuss eingerichtet. In der Erklärung zur Unternehmensführung finden sich nähere Informationen zu Aufgaben, Besetzung und Arbeitsweise der Ausschüsse.

Der Nominierungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2022 eine Sitzung per Videokonferenz ab. Er befasste sich mit der Erweiterung des Aufsichtsrats auf vier Mitglieder und verabschiedete eine Wahlempfehlung für die in der Hauptversammlung 2022 erfolgte Aufsichtsratswahl. Dabei orientierte er sich am Unternehmensinteresse und strebte die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat an.

Der Prüfungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2022 insgesamt acht Sitzungen ab, davon sieben per Videokonferenz und eine per Telefon. Regelmäßiger Teilnehmer war das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied. Zu einzelnen Punkten waren zudem der Abschlussprüfer sowie Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Global GRC und Recht zugegen.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem für Finanzen zuständigen Vorstandsmitglied und dem Abschlussprüfer. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Im Berichtsjahr standen bei den Beratungen des Prüfungsausschusses vor allem folgende Themen im Vordergrund:

- ‖ Die Sitzung im März diente der Vorbereitung der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats und der Prüfung der Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2021. Der Prüfungsausschuss hat die Abschlüsse und Lageberichte unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte und der Prüfungsschwerpunkte geprüft, mit dem Abschlussprüfer erörtert und sich mit der Qualität der Abschlussprüfung befasst. Dabei tagte der Prüfungsausschuss zeitweise auch ohne Anwesenheit von Mitgliedern des Vorstands.
- ‖ Zudem prüfte der Prüfungsausschuss die Unabhängigkeitserklärung des Wirtschaftsprüfers und empfahl dem Aufsichtsratsplenum, der Hauptversammlung 2022 die Deloitte GmbH



Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erneut als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Ferner hat der Prüfungsausschuss nach der Hauptversammlung den Prüfungsauftrag erteilt.

- || Der Prüfungsausschuss hat sich wiederholt mit der aktuellen Risikosituation, dem Risikomanagement sowie der Fortentwicklung des Internen Kontrollsystems und der Compliance-Organisation befasst. In diesem Zusammenhang hat sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Ende April 2022 erfolgten Cyberangriff befasst.
- || Der Prüfungsausschuss ließ sich zudem über die wesentlichen Ergebnisse der von der Konzernrevision durchgeführten internen Prüfungen und die weitere Prüfungsplanung Bericht erstatten.
- || Die Quartalsmitteilungen wurden im Prüfungsausschuss jeweils vor ihrer Veröffentlichung vorgestellt und erörtert. Zusätzlich hat sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit den durch den Abschlussprüfer erbrachten Nichtprüfungsleistungen befasst.
- || Ein wesentlicher Schwerpunkt der Arbeit des Prüfungsausschusses lag auf den Vorbereitungen für den Wechsel des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024. Hierfür hat der Prüfungsausschuss ein Ausschreibungsverfahren nach den gesetzlichen Anforderungen durchgeführt und nach sorgfältiger Prüfung der Bewerber dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung mit zwei Kandidaten und Präferenz zum Vorschlag eines Kandidaten an die Hauptversammlung unterbreitet. Das Ausschreibungsverfahren wurde frühzeitig durchgeführt, um eine zeitgerechte Mandatsüberleitung unter Einhaltung der Unabhängigkeitsanforderungen zu gewährleisten.

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme im Geschäftsjahr 2022

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und der Ausschüsse haben im Berichtszeitraum wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse teilgenommen:

| Aufsichtsratsmitglied | Aufsichtsratsplenium | Prüfungsausschuss | Nominierungsausschuss |
|--|----------------------|-------------------|-----------------------|
| Erich Sixt (Vorsitzender) | 6/7 (86 %) | n/a | 1/1 (100 %) |
| Dr. Daniel Terberger (Stellvertreter) | 7/7 (100 %) | 8/8 (100 %) | 1/1 (100 %) |
| Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel (seit 2. Juni 2022) | 3/3 (100 %) | 2/3 (67 %) | n/a |
| Dr. Julian zu Putlitz | 7/7 (100 %) | 8/8 (100 %) | n/a |
| Gesamt | 96 % | 95 % | 100 % |

Interessenkonflikte

Interessenkonflikte von Aufsichtsratsmitgliedern sind im zurückliegenden Geschäftsjahr nicht aufgetreten.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat berichten zum Thema Corporate Governance in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB, welche im Internet unter ir.sixt.com im Bereich „Corporate Governance“ sowie in diesem Geschäftsbericht veröffentlicht ist. Zudem haben Vorstand und Aufsichtsrat im Dezember 2022 die turnusmäßige Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz (AktG) abgegeben und diese den Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.sixt.com im Bereich „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht. Mit wenigen Ausnahmen, die in der Erklärung erläutert werden, folgt die Sixt SE den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner ab dem 27. Juni 2022 geltenden Fassung vom 28. April 2022.

Im Berichtsjahr gab es eine Fortbildungsmaßnahme des Aufsichtsrats betreffend das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie das Hinweisgeberschutzgesetz und deren Auswirkungen auf die Sixt SE. Für das neu hinzugekommene Mitglied Frau Kamenetzky-Wetzel wurde ein aus verschiedenen Bausteinen zusammengesetztes Onboarding-Programm angeboten. Führungskräfte der Sixt SE haben ihr einen Einblick in wesentliche Geschäftsbereiche sowie in wichtige Themen der Corporate Governance und der Aufsichtsratsarbeit vermittelt. Im Übrigen nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats die für die Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr.



Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2022

Der Vorstand hat den Jahresabschluss der Sixt SE zum 31. Dezember 2022 nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) sowie den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2022 gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der Regelungen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt. Die nach Maßgabe des Gesetzes zur Stärkung der nicht-finanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernlageberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) zu erstellende zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerklärung ist Teil des Lageberichts.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, hat den Jahresabschluss der Sixt SE und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht (mit Ausnahme der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerklärung und der Erklärung zur Unternehmensführung) geprüft und die Dokumente jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Weiterhin stellte der Abschlussprüfer fest, dass der Vorstand die nach § 91 AktG geforderten Maßnahmen, insbesondere zur Einrichtung eines Überwachungssystems, in geeigneter Weise getroffen hat und dass das Überwachungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Zudem hat der Abschlussprüfer den Vergütungsbericht einer Prüfung der formellen Vollständigkeit nach § 162 Absatz 3 AktG unterzogen. Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft war durch den Prüfungsausschuss auf Grundlage des Beschlusses der Hauptversammlung vom 25. Mai 2022 als Prüfer beauftragt worden.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhielt die Unterlagen zusammen mit dem Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsberichten des Abschlussprüfers sowie dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns mit einer ausreichenden Frist zur Prüfung. Der Abschlussprüfer nahm an der Bilanzprüfungssitzung des Prüfungsausschusses am 24. März 2023 und der bilanzfeststellenden Aufsichtsratsitzung am 28. März 2023 teil und berichtete umfassend über den Ablauf und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und ging dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) ein. Die Prüfungsschwerpunkte bezogen sich unter anderem auf die Folgebewertung des Vermietvermögens, die Werthaltigkeit der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der nichtfinanziellen Vermögenswerte, die Umsatzerlösrealisierung, das Risikofrüherkennungssystem und die Risikoberichterstattung im Lagebericht, die Vollständigkeit

der Rückstellungen und der bilanzierten Leasingtransaktionen nach IFRS 16, den Cyberangriff vom 29. April 2022 sowie die Berichterstattung zu Geschäften mit nahestehenden Personen (Abhängigkeitsbericht). Für die Prüfung des Jahresabschlusses der Sixt SE waren zudem die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Forderungen an verbundene Unternehmen sowie die Abbildung der Leistungsbeziehungen und Geschäftsbesorgungsverträge innerhalb des Konzerns relevant.

Der Prüfungsausschuss hat die Abschlüsse und Lageberichte in seiner Sitzung am 24. März 2023 unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte und der Prüfungsschwerpunkte geprüft und mit dem Abschlussprüfer erörtert. Über die Ergebnisse dieser Vorprüfung hat der Vorsitzende des Prüfungsausschusses in der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2023 Bericht erstattet. Darüber hinaus informierte der Prüfer den Prüfungsausschuss über Leistungen der Prüfungsgesellschaft und ihres Netzwerks, die über die Abschlussprüfung hinaus erbracht worden waren. Umstände, die Zweifel an der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers begründen könnten, lagen nach seiner Einschätzung nicht vor.

Der Aufsichtsrat nahm das Ergebnis der Abschlussprüfung zustimmend zur Kenntnis und erhob nach Abschluss seiner eigenen Prüfung, die insbesondere auch die im Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) einschließlich der Prüfungshandlungen zum Gegenstand hatte, auch seinerseits keine Einwendungen. Der vom Vorstand aufgestellte und vom Abschlussprüfer geprüfte Jahres- und Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht (einschließlich der im Lagebericht enthaltenen zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerklärung) wurden vom Aufsichtsrat gebilligt. Der Jahresabschluss 2022 der Sixt SE wurde damit nach den Vorschriften des Aktiengesetzes festgestellt. Der Aufsichtsrat schloss sich zudem nach eigener Prüfung dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns 2022 an.

Der Abschlussprüfer hat den Bericht des Vorstands über die Beziehungen der Sixt SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG in seine Prüfung einbezogen und den Prüfungsbericht dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat vorgelegt. Die Prüfung durch den Abschlussprüfer ergab keine Beanstandungen. Es wurde folgender uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt: *„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind.“*



Die Überprüfung des Berichts über die Beziehungen der Sixt SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG durch den Aufsichtsrat führte zu keinen Beanstandungen. Der Aufsichtsrat schloss sich daher dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung erhob der Aufsichtsrat gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen keine Einwendungen.

Veränderungen in der Besetzung

Im Vorstand und im Aufsichtsrat ergaben sich im Berichtszeitraum verschiedene personelle Änderungen.

Zum 1. Oktober 2022 wurde der Sixt-Konzernvorstand um zwei Führungskräfte aus eigenem Hause erweitert. Herr Vinzenz Pflanz übernahm die Position als Chief Business Officer (CBO) und Herr James Adams die Position als Chief Commercial Officer (CCO) im Vorstand der Sixt SE. Als CCO ist Herr Adams insbesondere für die Bereiche Consumer Products sowie Price & Capacity Management verantwortlich. In seiner Rolle als CBO übernahm Herr Pflanz die Verantwortung für den nationalen und internationalen Vertrieb sowie den Fahrzeugeinkauf.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Aufsichtsrat der Sixt SE von drei auf vier Mitglieder erweitert. Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel wurde von der Hauptversammlung am 25. Mai als zusätzliches Mitglied gewählt. Sie war in ihrer bisherigen Berufslaufbahn in den USA, Europa und Asien tätig und

verfügt über umfassende Kenntnisse der Konsumgüter- und Dienstleistungsindustrie sowie der Medienbranche.

Weitere Angaben zu den einzelnen Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern inklusive Informationen zu Dauer und Ende der aktuellen Bestellungen sowie Angaben zur erstmaligen Bestellung finden sich auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.sixt.com im Bereich „Management“.

Dank an das Management sowie an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ungeachtet zahlreicher globaler Unsicherheiten im Geschäftsjahr 2022, insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, war der Sixt-Konzern in der Lage, für das Jahr 2022 ein neues Rekordjahresergebnis zu erzielen und seine globale Präsenz weiter auszubauen. Dies zeigte noch einmal deutlich die Krisenfestigkeit, Reaktionsgeschwindigkeit und Flexibilität des Unternehmens, die Resilienz des Geschäftsmodells sowie die vorausschauende Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat spricht den Mitgliedern des Vorstands, allen Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit seinen Dank für die unter großem persönlichem Einsatz und fortwährendem Engagement erbrachten Leistungen und die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit in diesen herausfordernden Zeiten aus. Er ist überzeugt, dass der Konzern seine Geschichte profitablen Wachstums weiter fortsetzen wird.

Pullach, im März 2023

Der Aufsichtsrat

| | | | |
|--------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| ERICH SIXT | DR. DANIEL TERBERGER | ANNA MAGDALENA KAMENETZKY-WETZEL | DR. JULIAN ZU PUTLITZ |
| Vorsitzender | Stellvertretender Vorsitzender | Aufsichtsrat | Aufsichtsrat |



SIXT-AKTIE

Börsenjahr 2022 leidet unter geopolitischen Krisen und geldpolitischer Zeitenwende

Das Börsenjahr 2022 war das schlechteste seit langem, mit deutlichen Verlusten an den internationalen Finanzmärkten. Der Deutsche Aktienindex (DAX) schloss das Börsenjahr mit einem Minus von 12 %, nachdem er erst Mitte November 2021 auf ein Allzeithoch von 16.290 Punkten gestiegen war und das Jahr 2021 mit einem Plus von 16 % beendet hatte. Hauptbelastungsfaktor für die Finanzmärkte war die hohe Inflation. Anders als von den Zentralbanken noch zu Beginn des Jahres erwartet, erwies sie sich nicht als ein vorübergehendes Phänomen. Zum einen zeigte sich die durch die Lieferkettenprobleme nach der Coronapandemie bedingte Inflation hartnäckiger als gedacht und zum anderen kam die durch den Beginn des Krieges in der Ukraine im Februar ausgelöste Energiekrise als zusätzlicher starker Preistreiber hinzu.

Die US-Notenbank Fed hatte schon Mitte März 2022 auf die hohe Inflation reagiert und ihren Leitzins um 0,25 Prozentpunkte angehoben. Im Februar waren die US-Verbraucherpreise um 7,9 % gestiegen – so stark wie seit 40 Jahren nicht mehr. Es war die erste Zinserhöhung der Fed seit Ende 2018 und bis Anfang November 2022 folgten weitere sechs Zinsschritte, wodurch der US-Leitzins von 0,25 % Anfang des Jahres 2022 auf 4,50 % stieg.

Nach einer ersten Zinserhöhung um 0,5 Prozentpunkte im Juli 2022 reagierte die Europäische Zentralbank Anfang September mit einem historischen Zinsschritt auf die anhaltend hohe Inflation in der Eurozone. Sie hob den Leitzins um 0,75 Prozentpunkte an. Nach weiteren Zinserhöhungen im November und Dezember 2022 betrug der Leitzins zum Jahresende 2,5 %.

Zunehmend machten im Laufe des Jahres 2022 Stagflationsängste die Runde, also Sorgen vor hohen Inflationsraten und gleichzeitiger Wirtschaftsschwäche. Diese drückten auf die Stimmung an den Börsen.

Mit 16.021 Punkten in das Börsenjahr gestartet, erreichte der DAX bereits zwei Tage später mit 16.272 Zählern sein Jahreshoch. Unter dem Eindruck wachsender Spannungen im Russland-Ukraine-Konflikt setzte der Index anschließend zu einer Talfahrt an, die durch den Beginn des Ukraine-Krieges am 24. Februar 2022 noch beschleunigt wurde und den Index bis

zum 8. März auf 12.832 Punkte stürzen ließ – ein Rückgang um 20 %. Danach folgte bis Ende März 2022 eine Erholung auf 14.415 Punkte. Laut Statistischem Bundesamt waren die seit Kriegsbeginn in der Ukraine zu beobachtenden Preissteigerungen für Kraftstoffe höher als während der beiden Ölkrisen 1973/1974 und 1979/1980 und der Finanzmarktkrise 2008/2009. Getrieben von der Verteuerung der Energieprodukte, aber zunehmend auch von den anziehenden Preisen für Nahrungsmittel, überstieg die Inflationsrate im April im zweiten Monat in Folge die 7 %-Marke. Der DAX setzte danach seinen volatilen Kurs fort, bis er am 29. September 2022 mit 11.976 Punkten sein Jahrestief erreichte. Ende November hatte der Index mit 14.397 Zählern dann schon fast wieder sein Niveau von Ende März erreicht, bevor es am Jahresende erneut knapp 500 Punkte abwärts ging. Mit 13.924 Zählern – einem Minus von gut 12 % – verabschiedete sich der DAX aus dem Börsenjahr 2022.

Deutlich schlimmer als den DAX erwischte es im Krisenjahr 2022 den Nebenwerteindex MDAX, in dem seit dem 21. März 2022 auch die Stammaktien der Sixt SE gelistet sind. Bei 35.488 Punkten gestartet, war der Index Ende September um 38 % bis auf 21.791 Zähler abgerutscht. Am Ende schloss der MDAX das Börsenjahr bei 25.118 Punkten – ein Minus von 28 %.

Auch die US-amerikanischen Aktienmärkte konnten sich der allgemein schwierigen Lage im Jahr 2022 nicht entziehen. So verzeichnete der Dow-Jones-Index nach drei Jahren mit teils starken Wertzuwächsen im Jahr 2022 ein Minus von 9 %. Der MSCI World gab um 19 % nach.

Der breit gefasste S&P 500 Index verlor bis zum Jahresende 2022 ebenfalls 19 %, während der Technologieindex NASDAQ 100 sogar mit einem Minus von 33 % regelrecht abstürzte.

Entwicklung der Sixt-Aktien im Jahr 2022

Nachdem sich die Sixt-Aktien im Corona-Jahr 2021 hervorragend entwickelt hatten, kam es im Jahr 2022 gerade bei Wachstumsaktien wie Sixt zu einer Gegenbewegung. Obwohl sich vor allem der Flugverkehr im Jahr 2022 von den Corona-Auswirkungen deutlich erholt zeigte, konnten weder die Sixt-Stammaktie, die am 21. März vom SDAX in den MDAX aufgestiegen war, noch die Sixt-Vorzugsaktie von dieser Entwicklung profitieren und wiesen am Ende eine deutlich schlechtere Performance als



die Indizes DAX und MDAX auf. An dieser Kursschwäche konnten auch die guten Geschäftszahlen des Sixt-Konzerns und die Anhebung der Unternehmensprognose im September nichts ändern. Grund für die schwache Kursentwicklung waren insbesondere die drohende Rezession sowie der Anstieg von Energiekosten und Inflationsraten und deren erwartete Auswirkungen auf die verfügbaren Haushaltseinkommen. Mit dem Rückzug von Investoren aus Wachstums- und Konsum-Aktien ab der Jahresmitte wurden auch die Sixt-Aktien nach unten mitgerissen. Dem Kursrückgang lagen sowohl eine Kontraktion der gängigen Bewertungsmultiplikatoren als auch sinkende Gewinnerwartungen für das nächste Schätzjahr infolge steigender Inflations- und Zinsdaten zugrunde.

Wie der MDAX insgesamt erreichte auch die Sixt-Stammaktie ihr Jahreshoch 2022 von 165,40 Euro gleich zu Jahresbeginn am 7. Januar. Der Kurs sank danach um 47 % bis zum Jahrestief von 82,05 Euro am 30. September. Die Sixt-Stammaktie beendete das Börsenjahr schließlich mit einem Minus von 45 % bei einem Kurs von 85,95 Euro.

Nicht viel besser lief das Börsenjahr 2022 für die Sixt-Vorzugsaktie. Mit einem Kurs von 86,00 Euro in das Jahr gestartet, schloss sie am 30. Dezember 2022 bei einem Kurs von 54,50 Euro – ein Minus von 37 %.

In den ersten Wochen des Jahres 2023 konnten sich die Sixt-Aktien deutlich erholen und Sixt konnte auch die Position im MDAX bestätigen.

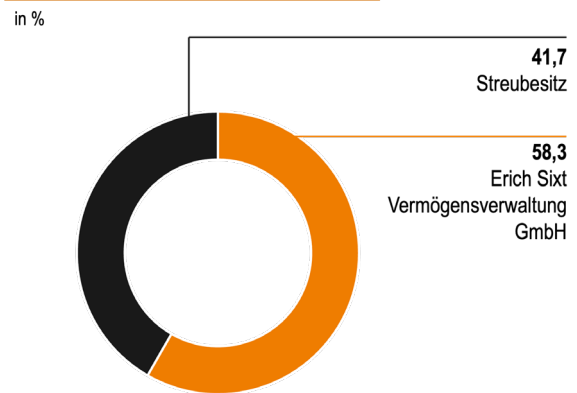
Die Marktkapitalisierung der Sixt SE belief sich, gemessen an den Jahresendkursen, auf 3,51 Mrd. Euro – ein Rückgang um 43 % gegenüber dem Wert zum Ende des Vorjahres (6,16 Mrd. Euro, alle Angaben auf Xetra-Schlusskurs-Basis). Gemessen an den jeweiligen Jahreshöchstkursen der Stamm- und Vorzugsaktie 2022 betrug der gesamte Börsenwert des Unternehmens in der Spitze 6,54 Mrd. Euro.

Aktionärsstruktur nahezu unverändert

Die stimmberechtigten Stammaktien befanden sich zum Jahresende 2022, gemessen am eingetragenen Grundkapital, wie im Vorjahr zu 58,3 % im Besitz der Erich Sixt Vermögensverwaltung GmbH. Deren Anteile liegen mittelbar und unmittelbar vollständig bei der Familie Sixt.

Stimmrechtsmitteilungen veröffentlicht die Sixt SE auf ihrer Website unter ir.sixt.com im Bereich „Meldungen“. Im Berichtsjahr ging der Gesellschaft keine derartige Mitteilung zu.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2022



Dividende

Aufgrund der sehr guten Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2021 wurde die Dividendenzahlung nach den beiden stark von der Coronapandemie beeinträchtigten Geschäftsjahren 2019 und 2020 wieder aufgenommen. Mit einer Dividende von 3,70 Euro je Stammaktie (2020: - Euro) und 3,72 Euro je Vorzugsaktie (2020: Ausschüttung der satzungsmäßigen Mindestdividende von 0,05 Euro) lag die Dividendensumme für das Jahr 2021 insgesamt bei 174 Mio. Euro, was 56 % des Konzernjahresüberschusses für das Geschäftsjahr 2021 entspricht.

Aufgrund der erfreulichen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung im Jahr 2022 wird der Vorstand, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, der ordentlichen Hauptversammlung 2023 eine Dividende für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 4,11 Euro je Stammaktie und 4,13 Euro je Vorzugsaktie sowie eine Sonderdividende von 2,00 Euro je Stamm- und Vorzugsaktie vorschlagen. Der Vorschlag entspräche einer Ausschüttungssumme von 287 Mio. Euro bzw. 74,4 % des Konzernüberschusses nach Anteilen Dritter. Auf Basis der jeweiligen Jahreschlusskurse 2022 errechnen sich Dividendenrenditen von 7,1 % je Stammaktie und 11,2 % je Vorzugsaktie.

Die Sixt SE hält unverändert am Grundsatz fest, die Aktionäre in angemessener Weise über eine Dividende am Unternehmenserfolg zu beteiligen. Die Ausschüttungshöhe bemisst sich dabei nach der Ertragsentwicklung des Konzerns und nach den künftigen Anforderungen an die Eigenkapitalbasis.

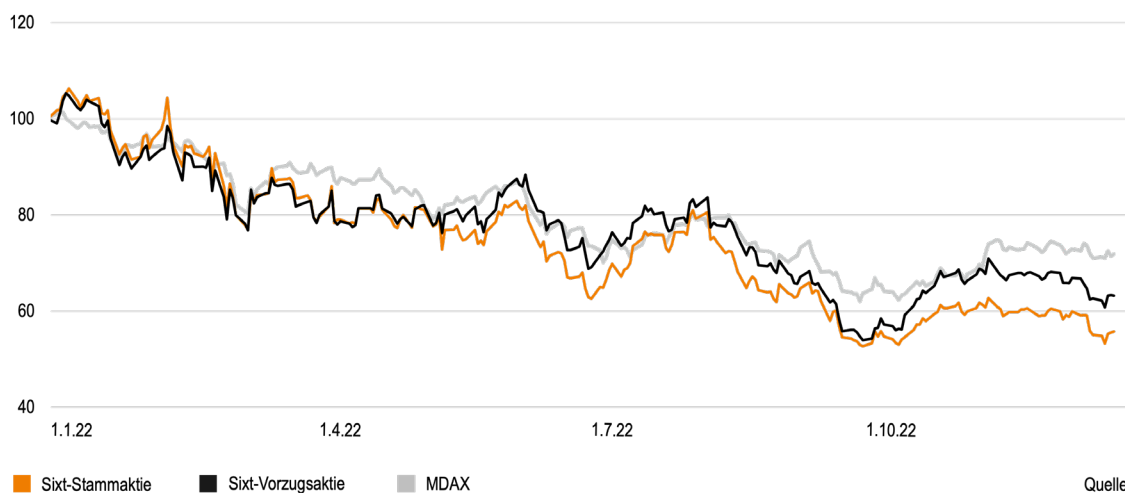


Daten zur Sixt-Aktie

| | |
|---------------------|---|
| Aktiengattungen | Nennwertlose stimmberechtigte Inhaber-Stammaktien (WKN: 723132, ISIN: DE0007231326) Nennwertlose stimmrechtslose Inhaber-Vorzugsaktien (WKN: 723133, ISIN: DE0007231334) Nennwertlose stimmberechtigte Namens-Stammaktien (WKN: A1K065, ISIN: DE000A1K0656) |
| Börsenplätze | Xetra, Frankfurt am Main, München, Stuttgart, Hannover, Düsseldorf, Hamburg, Berlin |
| Wichtige Indizes | MDAX (Gewichtung Stammaktie: 0,75 %) CDAX (Gewichtung Stammaktie: 0,09 %, Gewichtung Vorzugsaktie: 0,08 %) Prime All Share (Gewichtung Stammaktie: 0,08 %, Gewichtung Vorzugsaktie: 0,06 %) |
| Handelssegment | Prime Standard |
| Designated Sponsors | Stifel Europe Bank AG, M.M. Warburg & Co. KGaA |

Wertentwicklung Stammaktie, Vorzugsaktie und MDAX

in %



Quelle: Bloomberg

| | 2022 | 2021 |
|---|-------------------|------------|
| Ergebnis je Aktie unverwässert (in Euro) | | |
| Stammaktie | 8,21 | 6,66 |
| Vorzugsaktie | 8,23 | 6,68 |
| Dividende (in Euro) | | |
| Stammaktie | 6,11 ¹ | 3,70 |
| Vorzugsaktie | 6,13 ¹ | 3,72 |
| Anzahl der Aktien (per 31.12.) | 46.943.358 | 46.943.358 |
| Stammaktie | 30.367.112 | 30.367.112 |
| Vorzugsaktie | 16.576.246 | 16.576.246 |

¹ Vorschlag an die Hauptversammlung einschließlich einer Sonderdividende von 2,00 Euro je Stamm- und Vorzugsaktie

² Alle Kurse beziehen sich auf Xetra-Schlusskurse

³ Auf Basis Xetra-Jahresschlusskurs

⁴ Auf Basis Stamm- und Vorzugsaktien

| | 2022 | 2021 |
|---|--------|--------|
| Höchstkurs (in Euro)² | | |
| Stammaktie | 165,40 | 170,00 |
| Vorzugsaktie | 91,40 | 96,30 |
| Tiefstkurs (in Euro)² | | |
| Stammaktie | 82,05 | 95,50 |
| Vorzugsaktie | 46,85 | 55,06 |
| Schlusskurs (in Euro)² | | |
| Stammaktie | 85,95 | 155,60 |
| Vorzugsaktie | 54,50 | 86,80 |
| Dividendenrendite (in %)³ | | |
| Stammaktie | 7,1 | 2,4 |
| Vorzugsaktie | 11,2 | 4,3 |
| Börsenkapitalisierung (in Mrd. Euro)^{3,4} | | |
| per 31.12. | 3,51 | 6,16 |



Dialog mit dem Kapitalmarkt intensiviert

Sixt legt als börsennotiertes Unternehmen seit jeher Wert auf einen laufenden und intensiven Dialog mit dem Kapitalmarkt. Die Sixt SE ist im Prime Standard der Deutschen Börse notiert und unterliegt damit umfangreichen Anforderungen an Transparenz und Publizität.

Im Berichtsjahr 2022 gab es bei Investoren, Analysten und Finanzmedien großen Informationsbedarf zu den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs, wie Deglobalisierung, steigende Energiekosten, Inflation und das Ende der Niedrigzins-Politik der Notenbanken, auf die Geschäftsentwicklung des Konzerns. Auch die Auswirkungen möglicherweise erneut verschärfter Corona-Schutzmaßnahmen waren ein Thema. Starkes Interesse bestand zudem an den weiteren Schritten, die Digitalisierung und Internationalisierung voranzutreiben sowie an der strategischen und taktischen Handhabung der weiterhin knappen Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Darüber hinaus waren die Sixt-Nachhaltigkeitsstrategie inkl. Elektrifizierung der Flotte sowie die Preisentwicklung innerhalb der Branche und am Gebrauchtwagenmarkt weitere Schwerpunktthemen. Im Rahmen ihrer Investor-Relations-Arbeit hat die Gesellschaft eine Vielzahl von Einzelgesprächen mit Investoren und Analysten geführt und sich auf zahlreichen Roadshows und internationalen Konferenzen präsentiert.

Neben der virtuellen Hauptversammlung am 25. Mai 2022 und der am 5. April 2022 seit der Coronapandemie erstmals wieder

physisch abgehaltenen Analystenkonferenz in Frankfurt mit zahlreichen Analysten und Investoren war insbesondere die Durchführung des ersten Capital Market Days Highlight der Investor-Relations-Arbeit im Geschäftsjahr 2022. Die Veranstaltung fand am 6. Juli 2022 in Präsenz in München statt und Sixt konnte zu diesem Anlass rund 30 institutionelle Investoren und Analysten willkommen heißen. Dabei hielten alle Vorstandsmitglieder der Sixt SE Vorträge zu verschiedenen Themen, insbesondere zur Unternehmensstrategie sowie aktuellen Entwicklungen in den strategisch wichtigsten Märkten und Geschäftsfeldern des Konzerns, und stellten sich den Fragen der Gäste. Darüber hinaus gab es verschiedene Live-Demonstrationen im Zusammenhang mit der Sixt-Customer Journey. Beispielsweise wurden an verschiedenen Stationen die digitalen Mietprozesse inklusive Check-in und Turnaround mit der Operations App erläutert sowie ein selbstfahrendes Mobileye-Fahrzeug vorgestellt.

Wie bereits im Vorjahr wurde zu jedem Berichtsquartal eine Investorenpräsentation unter ir.sixt.com in der Rubrik „Publikationen“ veröffentlicht, welche die aktuellen geschäftlichen Rahmenbedingungen sowie eine genaue Analyse der wichtigsten Eckdaten des Quartals beinhaltet. Einen weiteren Schwerpunkt der Kapitalmarktkommunikation stellten Nachhaltigkeitsaspekte wie das Programm zur beschleunigten Verringerung der CO₂-Emissionen und zur Steigerung der Nachfrage nach intelligenter E-Mobilität dar.

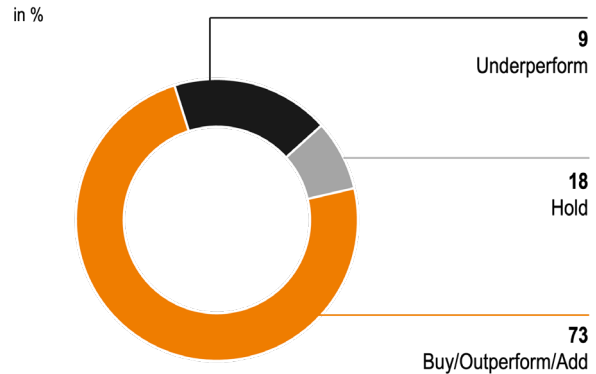


Sixt nutzte, wie in den Vorjahren, Konferenzen mit inländischen und ausländischen Investoren, um Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns zu vermitteln. Die Veranstaltungen, die teils virtuell und teils in Präsenz stattfanden, stießen bei Investoren beiderseits des Atlantiks auf sehr großes Interesse.

Der Vorstand nutzte darüber hinaus die Veröffentlichung des Jahresergebnisses 2021 und der Quartalsberichte 2022, um Finanz- und Wirtschaftsjournalisten zeitnah über die aktuelle Entwicklung des Konzerns zu informieren. Daneben fanden Telefonkonferenzen statt, die traditionell ein fester Bestandteil der Kommunikation mit relevanten Wirtschaftsmedien und Nachrichtenagenturen sind.

Im Berichtsjahr wurde Sixt von den Bankhäusern Baader Bank, Berenberg, BNP Paribas Exane, Deutsche Bank, DZ Bank, Hauck Aufhäuser Lampe, Jefferies, Metzler, M.M. Warburg, ODDO BHF sowie STIFEL regelmäßig gecovered. Das in den Studien genannte durchschnittliche Kursziel für die Sixt-

Analystenempfehlungen (Sixt-Stammaktie) zum 31. Dezember 2022



Stammaktie betrug zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres 92,75 Euro (Ende 2021: 166,00 Euro). 73 % der Finanzanalysten sprachen per Ende des Geschäftsjahres 2022 eine positive Empfehlung (Buy/Outperform/Add) für die Sixt-Stammaktie aus.

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

B.1 038 _ GRUNDLAGEN DES KONZERNS

1. 038 _ Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 038 _ Konzernstruktur und -leitung

1.2 038 _ Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

2. 039 _ Operatives Geschäft

2.1 039 _ Marktposition und Positionierung

2.2 041 _ Leistungsspektrum

3. 042 _ Wesentliche externe Einflussfaktoren

4. 043 _ Unternehmenssteuerung

5. 043 _ Forschung und Entwicklung

B.2 045 _ WIRTSCHAFTSBERICHT

1. 045 _ Konjunkturelle Rahmenbedingungen

2. 046 _ Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Vorjahresprognose

3. 046 _ Wesentliche Entwicklungen und Maßnahmen im Berichtsjahr

4. 048 _ Umsatzentwicklung

4.1 048 _ Konzernentwicklung

4.2 049 _ Umsatzentwicklung nach Regionen

4.3 049 _ Ertragsentwicklung

4.4 051 _ Entwicklung der Segmente

5. 052 _ Gewinnverwendung

6. 052 _ Vermögenslage

7. 053 _ Finanzlage

7.1 053 _ Finanzmanagement und Finanzinstrumente

7.2 055 _ Eigenkapitalentwicklung

7.3 055 _ Fremdkapitalentwicklung

8. 056 _ Liquiditätslage

9. 056 _ Investitionen

| | | | | | |
|------------|------------|---|-------------|------------|---|
| B.3 | 057 | PERSONALBERICHT | B.7 | 088 | ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄß §§ 315B UND C I.V.M. 289B BIS E HGB |
| B.4 | 063 | ANGABEN GEMÄß §§ 289A UND 315A HGB | 1. | 088 | Nachhaltigkeit bei Sixt |
| B.5 | 067 | PROGNOSEBERICHT | 1.1 | 088 | Unternehmerisches Selbstverständnis |
| 1. | 067 | Konjunkturelle Rahmenbedingungen | 1.2 | 088 | Rahmen der Berichterstattung |
| 2. | 067 | Branchenentwicklung | 2. | 089 | Grundlage nachhaltigen Handelns |
| 3. | 068 | Voraussichtliche zukünftige Entwicklung | 2.1 | 090 | Wesentlichkeit |
| 4. | 070 | Erwartete Entwicklung der Ertragssituation im Geschäftsjahr 2023 | 2.2 | 092 | Strategie und Managementansatz |
| B.6 | 072 | RISIKO- UND CHANCENBERICHT | 3. | 093 | Wesentliche Handlungsfelder |
| 1. | 072 | Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem (einschließlich Angaben gemäß §§ 289 Absatz 4, 315 Absatz 4 HGB) | 3.1 | 094 | Shared Mobility |
| 2. | 073 | Risikoerfassung und -beurteilung | 3.2 | 095 | Treibhausgasemissionen & Luftqualität |
| 3. | 073 | Risikosituation | 3.3 | 096 | Ressourcenschonung |
| 3.1 | 073 | Allgemeine externe Risiken (ökonomische, gesellschaftliche, regulatorische und ökologische Risiken) | 3.4 | 097 | Kundenzufriedenheit |
| 3.2 | 075 | Spezifische Risiken der Mobilitätsbranche | 3.5 | 098 | Datenschutz und IT-Sicherheit |
| 3.3 | 077 | Finanzrisiken | 3.6 | 099 | Soziales Engagement |
| 3.4 | 078 | Beteiligungsrisiken & Markenrechte | 3.7 | 100 | Arbeitnehmerbelange |
| 3.5 | 078 | Strategische Risiken | 3.8 | 104 | Corporate Governance, Compliance & Transparenz |
| 3.6 | 079 | Operationelle Risiken | 4. | 107 | EU-Taxonomie |
| 3.7 | 081 | Risiken im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrzeugen | 4.1 | 107 | Hintergründe und Ziele der Verordnung |
| 3.8 | 081 | Risiken im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg | 4.2 | 107 | Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten |
| 4. | 082 | Beurteilung des Gesamtrisikoprofils durch den Vorstand | 4.3 | 107 | Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten |
| 5. | 082 | Chancenbericht | 4.4 | 109 | Ermittlung der Taxonomie-Kennzahlen |
| 5.1 | 082 | Marktchancen | 4.5 | 109 | Umsatzerlöse |
| 5.2 | 083 | Wettbewerbschancen | 4.6 | 109 | Investitionsausgaben |
| 5.3 | 084 | Chancen durch Innovationen | 4.7 | 110 | Betriebsausgaben |
| | | | 4.8 | 110 | Ausweis der Taxonomie-Kennzahlen |
| | | | B.8 | 114 | ABHÄNGIGKEITSBERICHT |
| | | | B.9 | 114 | ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄß §§ 289F UND 315D HGB |
| | | | B.10 | 123 | ERGÄNZENDE ANGABEN FÜR DIE SIXT SE GEMÄß HGB |



B || ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

B.1 || GRUNDLAGEN DES KONZERNS

1. GESCHÄFTSMODELL DES KONZERNS

1.1 KONZERNSTRUKTUR UND -LEITUNG

Die Sixt SE mit Sitz in Pullach, Deutschland, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea). Sie fungiert als Muttergesellschaft und Holding des Sixt-Konzerns. Die Sixt SE übernimmt zentrale Führungs- und Verwaltungsaufgaben und ist für die strategische sowie finanzielle Steuerung des Sixt-Konzerns verantwortlich. Zudem erfüllt sie wichtige Finanzierungsfunktionen für den Konzern.

Das operative Geschäft des Sixt-Konzerns wird vollständig von rechtlich eigenständigen Tochtergesellschaften im In- und Ausland verantwortet.

Der Vorstand der Sixt SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat der Sixt SE bestellt, überwacht und berät den Vorstand und wird in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die Gesellschaft und den Konzern unmittelbar eingebunden.

Eine Übersicht der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sowie der sonstigen Beteiligungen des Sixt-Konzerns, die in ihrer Gesamtheit von wirtschaftlich untergeordneter Bedeutung sind, ist dem Konzernanhang unter „Konsolidierung“ zu entnehmen. Der vorliegende Bericht fasst die Lageberichte des Konzerns und der Sixt SE gem. § 315 Absatz 5 des Handelsgesetzbuches (HGB) zusammen und wird nachfolgend auch als zusammengefasster Lagebericht oder Lagebericht bezeichnet.

1.2 KONZERNAKTIVITÄTEN UND LEISTUNGSSPEKTRUM

Der Sixt-Konzern ist ein in Europa und Nordamerika agierender Mobilitätsdienstleister. Weitere Weltregionen werden durch Franchisenehmer und Kooperationspartner abgedeckt, die unter dem Markennamen SIXT auftreten. Sixt verfolgt seit vielen Jahren eine fokussierte Premiumstrategie als entscheidendes Alleinstellungsmerkmal im globalen Wettbewerb. Diese Strategie basiert auf dem Anspruch, Geschäfts- und Privatkunden hochwertige Lösungen für ihre jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse zu bieten, die sich durch möglichst flexible Prozesse und einfache Bedienbarkeit auszeichnen. Ein elementarer Bestandteil

dieser Strategie ist auch der hohe Anteil von Fahrzeugen renommierter Herstellermarken in der Fahrzeugflotte.

Sixt hat den Anspruch, Innovationsführer in der Mobilitätsbranche zu sein. In diesem Zusammenhang spielt die 2019 eingeführte Technologie- und Mobilitätsplattform ONE eine große Rolle. Die Basis hierfür ist die durchgehende Digitalisierung des gesamten Produktportfolios (über die SIXT App) sowie sämtlicher Vertriebskanäle und operativen Geschäftsprozesse. Über die SIXT App haben die Nutzer Zugriff auf die Produkte SIXT rent, SIXT truck, SIXT share, SIXT ride und seit 2020 auch auf das Auto Abo-Angebot SIXT+. Im Sinne der Plattformstrategie setzt Sixt auf starke Partnerschaften, mit denen die Mobilitätsplattform ONE als offenes Ökosystem kontinuierlich ausgebaut wird. So können Kunden über die SIXT App auch auf Produkte und Dienstleistungen von Drittanbietern, beispielsweise des Elektroroller-, E-Bike-, und E-Moped-Anbieters TIER sowie des US-Fahrdienstleisters Lyft, zugreifen. Durch die Integration von digitaler Auto- und Nutzfahrzeugvermietung, Carsharing, Auto Abonnements sowie die Vermittlung von Transferdiensten haben Kunden über die SIXT App Zugriff auf mehr als 270.000 Fahrzeuge und Mobilitätsangebote von über 2.700 Partnern mit mehr als 5 Mio. Fahrern in mehr als 550 Städten in über 40 Ländern weltweit.

Die Digitalisierungsstrategie von Sixt beruht auf veränderten Mobilitätspräferenzen und -anforderungen der Kunden und trägt dem geänderten Nutzungsverhalten im Online- und Mobile-Bereich Rechnung, das wiederum Folge der technologischen Entwicklung ist. Sixt möchte seinen Kunden auch online schlanke, flexible und transparente Mietprozesse bieten. Per Ende 2022 wurden rund 72 % (Ende 2021: 73 %) der Reservierungen über die Online- und Mobile-Kanäle des Unternehmens angestoßen.

Weiterhin nutzt Sixt digitale Kanäle wie zum Beispiel Webseiten und Social-Media-Accounts der Gruppe für einen stetigen Dialog mit seinen Kunden und der breiten Öffentlichkeit. Zudem werden regelmäßige und kontinuierliche Marketingmaßnahmen hierüber gesteuert. Um zeitnah Trends zu erkennen sowie Daten und Erfahrungen zu sammeln, beobachtet das Unternehmen die Akzeptanz neuer Plattformen und Anwendungen bereits in einem frühen Stadium.



2. OPERATIVES GESCHÄFT

2.1 MARKTPosition UND POSITIONIERUNG

Das operative Geschäft wird seit dem Geschäftsjahr 2020 nach Regionen segmentiert. Dabei wird zwischen den Berichtssegmenten Inland, Europa und Nordamerika unterschieden.

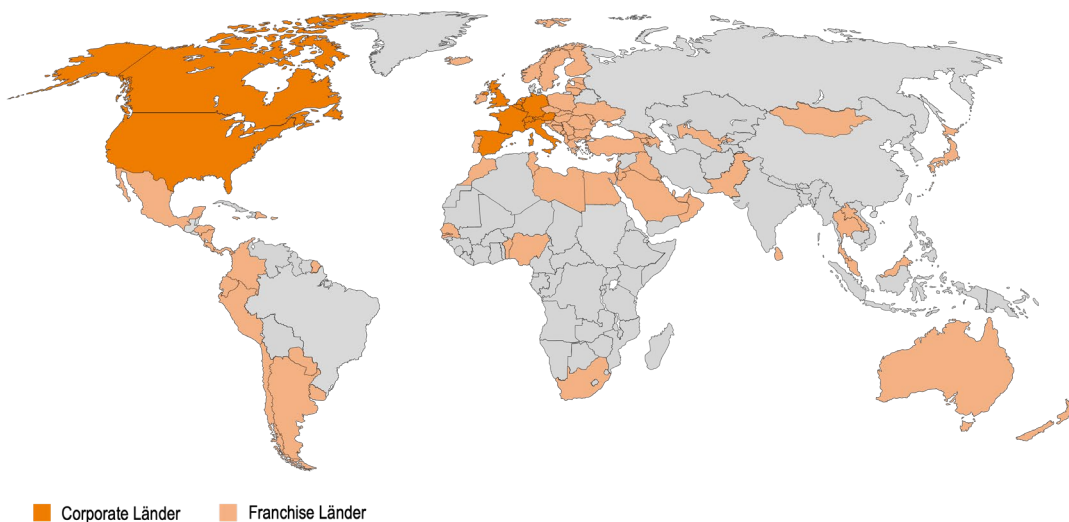
Auch im Geschäftsjahr 2022 wurde die internationale Expansion kontinuierlich fortgesetzt, sodass die Marke SIXT inzwischen in einer Vielzahl der bedeutenden Märkte präsent ist. Dabei untergliedert sich die globale Positionierung einerseits in eigene Länderorganisationen (Corporate Länder) und andererseits in die Zusammenarbeit mit Franchisenehmern und Kooperationspartnern (Franchise Länder), die in ihren jeweiligen Märkten etabliert sind. Im Geschäftsjahr 2022 wurden Irak sowie Trinidad und Tobago als neue Franchisemärkte eingeführt. Zum Stichtag

31. Dezember 2022 war Sixt mit Franchisenehmern in insgesamt rund 100 Märkten vertreten.

Sixt ist mit eigenen Tochtergesellschaften in den europäischen Kernländern Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Monaco, Niederlande, Österreich, Schweiz und Spanien präsent und deckt somit einen Großteil des europäischen Marktes ab. Darüber hinaus ist Sixt mit Tochtergesellschaften in den USA und seit 2022 auch in Kanada aktiv.

Sixt folgt dabei grundsätzlich der Strategie, auf großen Märkten mit risikoarmen Rahmenbedingungen mit eigenen Gesellschaften und in kleineren Märkten oder Märkten mit höherem Risiko durch geeignete Franchisenehmer und Kooperationspartner vertreten zu sein.

Geografische Präsenz in Sixt-Corporate und -Franchise Ländern



Segment Inland: In Deutschland ist Sixt nach eigener Einschätzung und auf Basis von Euromonitor-Daten bei einer Marktgröße laut Euromonitor von 2,4 Mrd. Euro im Jahr 2022 mit großem Abstand zu den Wettbewerbern Marktführer. Eine Grundlage des Sixt-Geschäfts im Inland bilden traditionell die Geschäfts- und Firmenkunden, einhergehend mit einem starken Stationsnetz an deutschen Flughäfen. Sixt unterhielt bereits 1977 an allen großen deutschen Flughäfen mindestens eine Station und ist im Geschäftsjahr 2022 an 25 Flughäfen vertreten. Der Anteil von Privatkunden und Touristen hat jedoch in den vergangenen Jahren zugenommen. Per Jahresende 2022 verfügt

Sixt auch nach Optimierung des Stationsnetzes über 355 Stationen und erzielt somit weiterhin eine großflächige Abdeckung in Deutschland (Vj. 418 Stationen).

Segment Europa: Bereits seit Mitte der 1990er Jahre hat Sixt konsequent die Präsenz in Europa ausgebaut und fokussiert sich auf die führenden Länder im Autovermietungsmarkt. Die größten Vermietmärkte sind laut Euromonitor Großbritannien, Frankreich und Spanien. Die Marktgröße der Corporate Länder in Europa (ohne Deutschland) beträgt laut Euromonitor in 2022 9,7 Mrd. Euro. Die Anzahl der Stationen betrug per Ende 2022



insgesamt 435 (Vj. 448 Stationen). In Europa sind grundsätzlich Privatkunden und Touristen für Sixt das wichtigste Kundensegment.

Segment Nordamerika: Der weltweit größte Autovermietungs- markt USA mit einem geschätzten Gesamtvolumen von 35,7 Mrd. US-Dollar im Jahr 2022 laut Euromonitor stellt für Sixt bereits den größten Einzelmarkt in Bezug auf erzielte Umsätze dar. Innerhalb nur weniger Jahre konnte sich Sixt als viertgrößter Anbieter etablieren. Ebenso wie in anderen Zielmärkten setzt Sixt auch jenseits des Atlantiks auf die Strategie, seinen Kunden sowohl Premiumprodukte als auch einen überzeugenden Service zu liefern, um eine differenzierte Positionierung im Markt zu erreichen. Gegenüber dem ursprünglichen Fokus auf europäische Touristen konnte Sixt in den letzten Jahren vor allem dank eines höheren Anteils amerikanischer Privat- und Geschäftskunden wachsen. Ähnlich wie in Europa setzt Sixt auch in den USA auf eine starke Präsenz an den wichtigsten Flughäfen und Geschäftszentren, um seinen wachsenden Firmenkundenstamm in den USA weiter zu unterstützen und sein Stationsnetzwerk an der Ostküste, insbesondere an großen Drehkreuzen amerikanischer Fluggesellschaften, zu stärken. An den für Sixt wichtigsten 50 US-Flughäfen, auf die nach eigener Einschätzung rund 70 % des gesamten Marktvolumens an Flughäfen von ca. 11 Mrd. US-Dollar entfallen, ist das Unternehmen zum Ende des Jahres 2022 bereits an 38 Flughäfen vertreten. Die Anzahl der Stationen in den USA betrug Ende 2022 99 (Vj. 98 Stationen). Einer ähnlichen Strategie folgt seit 2022 auch die Expansion in Kanada. Zum 31. Dezember 2022 waren in Kanada drei Stationen im Betrieb. Damit beläuft sich die Gesamtzahl der Stationen in Nordamerika auf 102 Stationen.

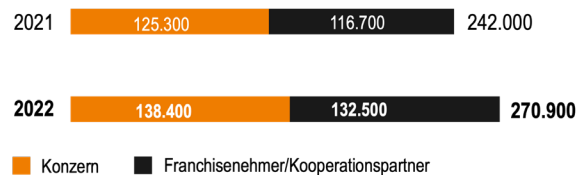
Quelle

Euromonitor International, Travel 2023, Januar 2023, Vorjahreswerte beziehen sich auf die aktualisierte Studie

Die Zielgruppen des Konzerns sind Privatkunden/Touristen sowie Geschäfts-/Firmenkunden, wobei der Umsatz des Sixt-Konzerns im Wesentlichen über die Vertriebskanäle Business-to-Customer (B2C), Business-to-Business (B2B) und Business-to-Partner (B2P) erwirtschaftet wird. Während es sich bei B2B um Mietgeschäfte mit Geschäfts-/Firmenkunden handelt, fallen Privatkunden/Touristen unter B2C. Der Vertriebsansatz B2P zielt ebenfalls auf Privat-/Endkunden ab, allerdings werden die Kunden im Gegensatz zu B2C nicht direkt (z.B. über die Sixt-Webseite) akquiriert, sondern über einen Vermittlungspartner. Auf die Vertriebskanäle B2C und B2P entfallen insgesamt 72 % (Vj. 66 %), die übrigen 26 % (Vj. 34 %) entfallen auf B2B und Sonstige.

Das Unternehmen verfolgt weiterhin seinen dezidierten Premi- umansatz, der eine hohe Qualität der Fahrzeugflotte sicherstellt und einen kundenorientierten Service beinhaltet. Daher bietet Sixt seinen Kunden traditionell einen hohen Anteil hochwertig ausgestatteter Fahrzeuge renommierter Hersteller an. Im Jahr 2022 bestanden wertmäßig etwa 57 % der Einsteuerungen in die Flotte in den Sixt-Corporate Ländern aus Fahrzeugen der Premiummarken Audi, BMW und Mini sowie Mercedes-Benz, nach 57 % im Vorjahr. Umfangreiche und zeitgemäße Ausstat- tungen der Fahrzeugflotte bezüglich des Fahrkomforts und der Sicherheit stehen dabei im Fokus des Unternehmens.

Durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge Konzern und Franchisenehmer/Kooperationspartner



Für eine signifikante Verknappung des Fahrzeugangebots sorg- ten im Jahr 2022 Lieferengpässe infolge des globalen Halb- leitermangels. Trotzdem konnte der durchschnittliche Fahrzeug- bestand des Konzerns im In- und Ausland (ohne Franchiseneh- mer) im Geschäftsjahr 2022 wieder auf 138.400 Fahrzeuge aufgebaut werden (Vj. 125.300). Neben laufenden Einsteuerun- gen neuer Fahrzeuge in Höhe von 146.200 Fahrzeugen (Vj. 167.000) machten sich u.a. Verlängerungen der Haltedauern, sowie das Halten von Fahrzeugen über den Jahreswechsel po- sitiv bemerkbar. Damit hat Sixt auf die weitere deutliche Bele- bung und Normalisierung des Marktes im Berichtsjahr reagiert. Inklusive der Fahrzeuge von Franchisenehmern und Kooperati- onspartnern bestand die weltweite Fahrzeugflotte von Sixt im Jahr 2022 aus durchschnittlich 270.900 Fahrzeugen nach 242.000 Fahrzeugen im Jahr 2021.

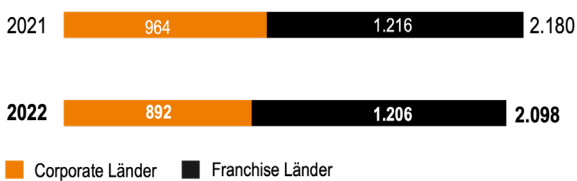
Außerhalb der europäischen und nordamerikanischen Corpo- rate Länder ist Sixt durch Franchise- und Kooperationspartner vertreten. Dank dieser dualen Ausrichtung mit eigenen Gesell- schaften und Franchisenehmern war die Marke SIXT im Jahr 2022 in rund 100 Ländern präsent, nahezu unverändert zum Vorjahr.

Trotz fortschreitender Digitalisierung, die eine Fahrzeuganmie- tung der Kunden ohne einen vorherigen Besuch in einer An- mietstation möglich macht und Kosten spart, bleibt das engma-



schige Netz von 2.098 Stationen zum Jahresende 2022 (einschließlich Franchise-Länder) die Basis des operativen Geschäfts. Zum Ende des Vorjahres lag die Anzahl an Vermietstationen bei 2.180. Zudem stehen den Kunden auch virtuelle Stationen zur Verfügung, bei denen sie die Fahrzeuge an frequentierten Orten wie Einkaufszentren oder Parkhäusern einfach mit Hilfe ihres Smartphones und der SIXT App anmieten und übernehmen können.

Anzahl der Vermietstationen



2.2 LEISTUNGSSPEKTRUM

Das Produktportfolio des Konzerns umfasst SIXT rent (Autovermietung), SIXT truck (Nutzfahrzeugvermietung), SIXT share (Carsharing), SIXT+ (Auto Abos) und SIXT ride (Transferdienste). Über die SIXT App und die 2019 eingeführte integrierte Mobilitätsplattform ONE sind alle Produkte miteinander verknüpft.

|| **SIXT rent:** SIXT rent bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich der klassischen Autovermietung, die nach wie vor der Kern des Geschäftsmodelles ist und kurz- bis mittelfristige Mobilität bietet. Neben der Möglichkeit, über das breite Stationsnetz eine ausführliche Beratung der Serviceagenten in Anspruch zu nehmen, ermöglicht die SIXT App einen vollständig digitalen Anmietprozess. An ausgewählten Anmietstationen in Europa und Nordamerika, insbesondere an Flughäfen, können Kunden bis kurz vor Mietbeginn ihr Fahrzeug auswählen und anschließend ohne Umweg über die Vermietstation am Parkplatz direkt über die App öffnen. Dieser digitale Service wird sukzessive auf weitere Stationen an Flughäfen und in Stadtgebieten ausgeweitet.

Urlaubsreisenden bietet SIXT rent ein breites internationales Ferienmietwagen-Angebot. Dieses ist auf den jeweiligen Mobilitätsbedarf in den Urlaubsregionen zugeschnitten.

|| **SIXT truck:** Neben der Vermietung von Pkw bietet Sixt unter dem Produkt SIXT truck seit 2021 eine breite Auswahl an Nutzfahrzeugen, auch als Van & Truck bezeichnet. Die Pro-

dukte reichen von Transportern bis zu Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu zwölf Tonnen. Diese Fahrzeuge renommierter Hersteller für spezielle Kundengruppen sind für Kurz- oder Langzeitmieten verfügbar und decken somit eine Vielzahl von Mobilitätsanforderungen ab. Serviceleistungen, wie beispielsweise Zubehör für Umzüge sowie spezielle Ausstattungen und Aufbauten runden das Lkw-Angebot ab. Per 31. Dezember 2022 umfasste das Corporate und Franchise Stationsnetzwerk von Sixt mehr als 900 Stationen, an denen Van & Truck angeboten wurde; davon handelte es sich bei mehr als 20 Stationen um Truck Center. Sixt Truck Center sind ausgerichtet auf erhöhte Bedürfnisse von Groß- und Gewerbekunden.

|| **SIXT share:** Mit SIXT share bietet das Unternehmen ein flexibles Carsharing, das im Gegensatz zu vielen üblichen Modellen die Rückgabe eines Fahrzeugs auch außerhalb fest abgegrenzter Geschäftsgebiete erlaubt. So ist die Abgabe des Fahrzeugs an jeder Sixt-Station in Deutschland möglich. Durch eine Vernetzung der Fahrzeugflotten von SIXT rent und SIXT share nutzt das Unternehmen Synergien innerhalb des Konzerns, da die Fahrzeuge bei Bedarf flexibel eingesetzt werden können. Dadurch wird Sixt in die Lage versetzt, sein Angebot nicht nur in Großstädten und Metropolen anzubieten, sondern auch in umliegenden Gemeinden. So hat Sixt als erster Carsharing-Anbieter bereits mehrere Gemeinden im Umland von München erschlossen und bietet damit noch mehr Menschen im suburbanen Raum ein Angebot zur flexiblen, modernen Mobilität und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Mobilitätswende. Die Bündelung der Fahrzeugflotten bietet den Sixt-Kunden zudem den Vorteil einer größeren Auswahl an Fahrzeugmarken und -typen. Durch das integrierte Angebot dank der Vernetzung beider Produktbereiche können zusätzlich die Nutzungsdauern flexibel an den tatsächlichen Bedarf der Nutzer von wenigen Minuten bis zu mehreren Tagen angepasst werden, wobei der jeweils günstigste Preis angeboten wird. Nach dem Start von SIXT share im Jahr 2019 in Berlin, Hamburg und München erfolgte Mitte 2020 mit dem Markteintritt in den Niederlanden (Amsterdam, Rotterdam und Den Haag) die Auslandsexpansion. Dort bietet SIXT share eine reine E-Flotte an. Im Geschäftsjahr 2022 wurden insgesamt mehr als 2,0 Mio. (2021: mehr als 2,5 Mio.) SIXT share-Fahrten gebucht.

SIXT share umfasst ein Angebot im Bereich Mikromobilität mit E-Scootern, E-Mopeds und E-Bikes.



|| **SIXT+:** Mit der Lancierung des Auto Abo-Angebots SIXT+ im Juni 2020 erweiterte Sixt das Produktangebot auf seiner Mobilitätsplattform ONE. SIXT+ ist die Lösung für Kunden, die nicht durch Kauf oder Leasing für Jahre gebunden sein möchten. Anders als beim Carsharing oder Kurzzeitmieten erhalten Kunden mit SIXT+ ein Auto, das sie wie ein Privatfahrzeug für den gewünschten Zeitraum zu festen monatlichen Raten nutzen können. Dabei sind sämtliche Kosten für Unterhalt, Versicherung sowie Wartung und Verschleiß umfasst. Durch die Fokussierung auf monatlich kündbare Abos, schnelle Lieferzeiten und flexible Produktfeatures wie die Pausierungs-Option oder digitale Anpassbarkeit der Abo-Konfiguration während des Abos, schafft Sixt Vorteile für Kunden.

Aufgrund der längeren Vertragslaufzeiten ergibt sich für Sixt eine bessere Planbarkeit der Umsätze und Zahlungsströme im Vergleich zur Kurzzeitmiete. Insbesondere im Hinblick auf die rasant voranschreitende Veränderung hin zur Elektromobilität bietet SIXT+ den Abonnenten die Möglichkeit, alternative Antriebe im Alltag zu testen, ohne langfristige Verpflichtungen oder Restwert Risiken.

Nach dem Launch Mitte 2020 in Deutschland expandierte SIXT+ zügig in weitere Märkte und ist bereits seit Ende 2021 in allen Sixt-Corporate Ländern (außer Kanada) verfügbar. Unter dem Markendach SIXT+ werden künftig zudem alle SIXT Abo-Produkte vereint und gezielt weiterentwickelt, darunter auch die internationale Mietwagenflattrate SIXT+ unlimited als Premium-Modell, sowie SIXT+ flex als flexible Firmenwagen-Alternative.

|| **SIXT ride:** SIXT ride ist ein seit 2012 verfügbares integriertes Mobilitätsangebot, das in erster Linie auf der Vermittlung von Fahr- und Transferdiensten (Ride Hailing oder Taxi) basiert. Das Unternehmen kooperiert weltweit mit mehr als 2.700 Partnern und mehr als 5 Mio. Fahrern. Kunden können sich in über 550 Städten in über 40 Ländern weltweit abholen lassen und im Voraus Transfers buchen. Das Angebot besteht nicht nur in Großstädten, sondern umfasst durch Kooperationen mit lokalen Partnern auch kleine Städte und ländliche Umgebungen. Um dieses umfassende und integrierte Angebot darstellen zu können, arbeitet das Unternehmen mit namhaften internationalen Mobilitätspartnern zusammen. Neben Taxi-

Zentralen in allen deutschen Großstädten zählen hierzu beispielsweise etablierte Ride Hailing-Netze wie der Fahrdienst-Vermittler Lyft in den USA, Cabify in Spanien, Addison Lee in Großbritannien sowie itTaxi in Italien.

Für Firmenkunden bietet SIXT ride den Vorteil eines einfachen und einheitlichen Abrechnungssystems, sodass Fahrdienste in die Planung und Buchung von Geschäftsreisenden einbezogen und auch transparent abgerechnet werden können. So können Taxis direkt bei der Reiseplanung über Schnittstellen zu Firmenreiseportalen gebucht werden. Durch die Buchbarkeit im Amadeus-Transferhub haben auch Reisebüros Zugang zu SIXT ride.

Mit der Einbindung nachhaltiger Hybrid- und vollelektrischer Fahrzeugmodelle bietet SIXT ride seit Oktober 2021 in vielen Städten und Regionen auch eine CO₂-sparsame Option für Fahrten von A nach B. Neben Berlin und München stehen die entsprechenden Modelle in zahlreichen weiteren europäischen Städten zur Verfügung.

3. WESENTLICHE EXTERNE EINFLUSSFAKTOREN

Der Sixt-Konzern ist international tätig und verfügt über eine börsennotierte Muttergesellschaft. Somit stehen die Geschäfte der Konzerngesellschaften unter dem Einfluss einer Vielzahl verschiedener Rechtsordnungen. Dabei handelt es sich um Vorschriften u.a. in den Bereichen Straßenverkehr, Umweltschutz, Kunden- und Datenschutz und öffentliche Ordnung sowie um Steuer- und Versicherungsgesetze und Regularien für die Finanz- und Kapitalmärkte.

Wirtschaftlich wird der Sixt-Konzern von den allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen beeinflusst, welche insbesondere die Ausgabenbereitschaft von Geschäftsreisenden, den Konsum von Privatleuten und die Investitionsbereitschaft von Unternehmen bestimmen. Hinzu kommen branchenspezifische Einflussfaktoren wie zum Beispiel die Verfügbarkeit von Neufahrzeugen sowie die Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte. Diese und weitere Einflussfaktoren, die sowohl Risiken als auch Chancen für den Sixt-Konzern bedeuten, sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht erläutert.



4. UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Der langfristige Unternehmenserfolg des Sixt-Konzerns wird an fest definierten finanziellen Steuerungskennzahlen gemessen.

Dabei sind auf Konzernebene die folgenden finanziellen Steuerungsgrößen von wesentlicher Bedeutung:

- || der Umsatz
- || das Ergebnis vor Steuern (EBT).

Zudem dienen die Umsatzrendite ($EBT \div \text{Umsatz}$) sowie die Eigenkapitalquote ($\text{Eigenkapital} \div \text{Bilanzsumme}$) als Steuerungskennzahlen.

Die relevante Steuerungsgröße für die operativen Segmente ist die branchenübliche Kennziffer Corporate EBITDA, also das Ergebnis vor Abschreibungen, Finanzergebnis und Steuern (EBITDA), jedoch unter zusätzlicher Berücksichtigung der Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge und des zuordenbaren Zinsergebnisses.

Der Sixt-Konzern strebt an, langfristig und damit nachhaltig folgende Renditen und Quoten zu erreichen:

- || eine Umsatzrendite vor Steuern von mindestens 10 %
- || eine Konzern-Eigenkapitalquote von mindestens 20 %.

5. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Sixt verfolgt eine konsequente Digitalisierungsstrategie, die sowohl das Produktportfolio und die Vertriebskanäle als auch die operativen Geschäftsprozesse umfasst. Hierbei nutzt und treibt Sixt neueste technologische Entwicklungen und digitale Services voran, um seinen Kunden schnelle, flexible und komfortable Lösungen anbieten zu können. Das Unternehmen misst der eigenen technologischen Kompetenz und den Entwicklungsaktivitäten eine signifikante Bedeutung für den Geschäftserfolg bei. Sixt hat das Themenfeld Forschung und Entwicklung im Bereich SIXT TECH organisiert, welches in sogenannte Product Divisionen und Enabling Divisionen untergliedert ist. Im Jahr 2022 waren durchschnittlich 770 Mitarbeiter im Bereich SIXT TECH tätig, überwiegend in den Entwicklungszentren in Deutschland, Indien und der Ukraine. Ende des Geschäftsjahres 2022 wurde ein vierter Entwicklungsstandort in Portugal (Lissabon) eröffnet. Schwerpunkte dieses Standortes sind Pricing, Yield und Fulfillment.

Product Divisionen: Die Product Divisionen verfolgen das Ziel, Mobilitätslösungen zu entwickeln und zu optimieren. Zudem steht die Steigerung der internen Effizienz im Fokus.

Enabling Divisionen: Die Enabling Divisionen sind für die digitale Sicherheit, die interne IT-Infrastruktur, die Bereitstellung der Cloud-Plattform ONE und die sonstige technische Unterstützung der Fachabteilungen zuständig. Zudem verfolgen sie das Ziel, die IT-Infrastruktur in den Stationen wie auch in der Konzernzentrale in Pullach ständig auf dem neuesten technologischen Stand zu halten.

Dabei ist die Neu- und Weiterentwicklung aller Mobilitätsprodukte und damit verbunden die grundlegende und kontinuierliche Modernisierung der eigenen IT-Infrastruktur hin zu einer zu 100 % cloudbasierten Technologie das Ziel. Sixt nutzt hierfür eine an SCRUM angelehnte agile Projektmanagement- und Entwicklungsmethodik.

Die bedeutendsten Aktivitäten in den Product Divisionen waren im Jahr 2022:

Consumer Products: Die Division Consumer Products betreut das an Kunden gerichtete Angebot insbesondere über die Sixt Webseite und die SIXT App. Im Berichtsjahr wurde eine ältere Version der Website vollständig durch neue Technologien ersetzt.

Pricing and Yield: Die Division Pricing und Yield beschäftigt sich mit Preisgestaltung und Flottensteuerung. Neben der kontinuierlichen Optimierung der Pricing-Algorithmen arbeitet die Division auch an neuen, datengetriebenen Ansätzen zur Flottenplanung.

Sales: Die Division Sales fokussiert sich auf die Erweiterung und Optimierung des digitalen Angebots für Geschäfts- und Firmenkunden (B2B). Zu den Aufgaben gehört, die Funktionalitäten aus dem Privatkunden- (B2C) und Partnergeschäft (B2P) auch für B2B zur Verfügung zu stellen sowie den Vertriebsprozess end-to-end zu digitalisieren.

Fulfillment: Die Division Fulfillment fokussiert sich auf die Digitalisierung der Autovermietungs- und Flottenmanagementprozesse. Die eingesetzten IT-Tools zum Check-in, Turnaround und Check-out des Fahrzeugs bei Fahrzeuganmietung und -rückgabe wurden im Berichtsjahr weiterentwickelt und eine digitale Anmietsoftware für die Kunden eingeführt. Zudem wurde mit der Entwicklung einer neuen integrierten Flottenmanagementsoft-



ware begonnen, um die globalen Flottenprozesse weiter zu optimieren. Die erwähnten Softwareentwicklungen sind cloudbasiert.

Finance: Die Division Finance sorgt unter anderem für die Anbindung und Konsolidierung moderner Zahlungsmethoden über alle Sixt-Produkte hinweg sowie für flexible und Real-time-Prozessierung insbesondere der Forderungen und die transparente Abrechnung von Vermittlungsgebühren, welche für Partner wie Flughäfen und Buchungsportale unerlässlich sind. Ein weiterer Fokus ist die kontinuierliche Optimierung des ERP-Systems.

Ride: Die Division Ride stellt die Plattform für Taxis und Chauffeurservices bereit und entwickelt diese ständig weiter, etwa durch die Integration von Google Maps.

Share: SIXT share erweitert sein Angebot durch die Integration von Partnerunternehmen und bietet verschiedene On-Demand-Mobilität (Moped, Scooter, E-Bikes) international an. Ebenso werden Carsharing-Partner aufgenommen, um die Verfügbarkeit weiter zu erhöhen. Darüber hinaus sind weitere wichtige Bezahlmöglichkeiten wie PayPal in Betrieb genommen worden.

Um die Auslastung der eigenen Flotte weiter zu maximieren, wurde SIXT share bei FreeNow integriert.

Van & Truck: Die Division Van & Truck erstellt maßgeschneiderte Anwendungen für anspruchsvolle Kunden mit Bedarf an Nutzfahrzeugen von Sixt. Die Lösungen tragen vor allem dazu bei, Sixt-Kunden beim Bewältigen der täglichen Arbeit zu unterstützen und den Alltag für die professionellen Fahrer und Flottenmanager zu vereinfachen. So konnte die Division, zusammen mit einem weltweit tätigen Online-Versandhaus, ein professionelles Van-Sharing-Konzept etablieren. Dabei erhalten Paketzulieferer einen vollständig digitalen Zugriff auf Transporter von Sixt.

Die Gesamtkosten der Bereiche im Sixt-Konzern, die wesentlich mit Entwicklungsaktivitäten befasst sind, betragen im Geschäftsjahr 36,4 Mio. Euro (Vj. 29,0 Mio. Euro).

Für aktuelle und künftige Softwarelösungen wurden im Jahr 2022 Entwicklungskosten in Höhe von 20,7 Mio. Euro (Vj. 11,4 Mio. Euro) aktiviert.

B.2 || WIRTSCHAFTSBERICHT

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem zusammengefassten Lagebericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen. Aus dem gleichen Grund kann es sein, dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Zahlen widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Bei den im Folgenden angegebenen Prozentangaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) zum Wirtschaftswachstum handelt es sich um vorläufige Schätzungen für 2022 und Prognosen für 2023.

1. KONJUNKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Gemäß seiner Internationalisierungsstrategie hat Sixt den Schwerpunkt der Konzernaktivitäten auch im Jahr 2022 im Wesentlichen weiter in die westeuropäischen Länder sowie in die USA ausgedehnt. Deshalb sind die Investitionstätigkeit der Wirtschaft, das Konsumverhalten von Privatkunden und die Ausgabenbereitschaft von Unternehmenskunden in diesen Regionen relevant für die Geschäftsentwicklung der gesamten Sixt-Gruppe.

Die für das Jahr 2022 ursprünglich erwartete Erholung der Wirtschaft von den Auswirkungen der Coronapandemie wurde durch den Krieg in der Ukraine eingebremst. Als Antwort auf die Sanktionen des Westens hat die russische Führung die Versorgung Europas mit günstigem Gas massiv reduziert. In der Folge stiegen hier die Preise für Energie und Lebensmittel rasant, und die durchschnittliche jährliche Inflation im Euroraum kletterte laut dem statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat) im vierten Quartal auf über 10 %. Das dämpfte allgemein die Nachfrage und sorgte für ein unerwartet rasches Ende der Niedrigzinspolitik. Im Vergleich zum US-Dollar verlor der Euro deutlich an Wert und fiel im Jahresdurchschnitt auf 1,05 US-Dollar nach 1,18 US-Dollar im Vorjahr.

Der von der Coronapandemie besonders hart getroffene europäische Luftverkehrssektor zeigte sich von dieser Entwicklung dagegen weniger beeindruckt. Nach Angaben der Luftsicherheitsorganisation Eurocontrol wurden im Jahr 2022 wieder 9,3 Millionen Flüge durchgeführt – 3,1 Millionen mehr als im Jahr 2021. Das entspricht 83 % des Verkehrsaufkommens im Vor-Corona-Jahr 2019. Nachdem in den USA die Nachfrage nach Inlandsflügen bereits Mitte 2021 wieder angezogen war, erholte sich nach Angaben von Germany & Invest (GTAI), der Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland für Außenwirtschaft und Standortmarketing, in den letzten Monaten auch der internationale Reiseverkehr einhergehend mit dem großen Nachholbedarf infolge der Coronapandemie. So berichtete United Airlines für den Sommer 2022

rund 20 % mehr Nachfrage als 2019. Delta Air Lines gab bekannt, seine Kapazitäten bis zum Sommer 2023 auf das Niveau von vor der Pandemie bringen zu wollen.

Obwohl sich die Auswirkungen der Pandemie in den meisten Ländern abgeschwächt haben, beeinträchtigten die anhaltenden Infektionswellen weiterhin die Wirtschaftstätigkeit, insbesondere in China. Lieferengpässe besonders bei Rohstoffen und Zwischenprodukten bremsten die globale Wirtschaft aus. So verbesserte sich laut dem Internationalen Währungsfonds (IWF) die globale Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2022 nur noch um 3,4 % nach einem Plus von 6,2 % im Jahr 2021.

In den USA stieg die volkswirtschaftliche Leistung nur noch um 2,0 % an, nachdem sie im Vorjahr noch um 5,9 % zugelegt hatte. Die Arbeitslosenquote in den USA sank von 3,9 % im Dezember des Vorjahres auf 3,5 % im Dezember 2022.

Die Wirtschaftsleistung in der EU wuchs nach Schätzung des IWF im Berichtszeitraum um 3,5 % nach einem Anstieg um 5,3 % im Vorjahr. In den europäischen Sixt-Corporate Ländern erreichte das Wirtschaftswachstum Raten zwischen 2,0 % (Luxemburg) und 5,5 % (Spanien).

Demgegenüber legte die deutsche Wirtschaft im vergangenen Jahr lediglich um 1,9 % zu, nachdem das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein Jahr zuvor trotz des Einflusses der Coronapandemie noch um 2,6 % gestiegen war. Die wirtschaftliche Entwicklung war dabei im Wesentlichen vom Ukraine-Krieg und den damit verbundenen Herausforderungen, insbesondere mit Blick auf die Energieversorgung, geprägt. Trotz Engpässen in den Lieferketten, Sanktionen gegenüber Russland und schließlich des Einstellens russischer Gaslieferungen Ende August erwies sich die deutsche Wirtschaft insgesamt als widerstandsfähig. Der deutsche Arbeitsmarkt zeigte sich ungeachtet aller Krisen im vergangenen Jahr stabil: Die Arbeitslosenquote lag bei durchschnittlich 5,3 %, nach 5,7 % im Vorjahr.

Quellen

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung 2023, Januar 2023
Bundesagentur für Arbeit, Jahresrückblick 2022, Pressemitteilung, 3. Januar 2023
Luftsicherheitsorganisation Eurocontrol, Performance 2022 – Outlook 2023, Dezember 2022
Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook Update Januar 2023
U.S. Bureau of Labor Statistics, The Employment Situation - Dezember 2022, Pressemitteilung 6. Januar 2023



Statistisches Amt der Europäischen Union (Eurostat): Jährliche Inflationsrate im Euroraum auf 9,2 % gesunken; Dezember 2022
Germany Trade & Invest: Bis zur Normalität ist es ein langer Weg; 27. Oktober 2022

2. GESCHÄFTSVERLAUF DES KONZERNES IM ÜBERBLICK UND VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Das Geschäftsjahr 2022 war für den Sixt-Konzern ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr. Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) übertrifft nochmals das Vorjahr, das bereits deutlich über dem Vor-Corona-Niveau lag. Geholfen hat dabei zum einen das positive Marktumfeld mit einer stark zurückgekehrten Reiselust sowie zum anderen das infolge der Knappheit des verfügbaren Fahrzeugangebots anhaltend gute Marktpreisniveau. Entscheidend für die erfreuliche Entwicklung waren aber die sich zunehmend auszahlenden strategischen Investitionen in Internationalisierung und Digitalisierung. So hat Sixt im abgelaufenen Jahr einen Konzernumsatz von 3,07 Mrd. Euro (Vj. 2,28 Mrd. Euro) erzielt. Das Konzern-EBT lag bei 550,2 Mio. Euro (Vj. 442,2 Mio. Euro).

Anfang März 2022 hatte die Sixt SE erstmals eine Prognose für das Geschäftsjahr 2022 abgegeben. Zu diesem Zeitpunkt ging der Vorstand von einem deutlich steigenden Konzernumsatz gegenüber 2021 (2,28 Mrd. Euro) aus und erwartete ein Konzern-EBT in einer Spanne von 380 Mio. bis 480 Mio. Euro.

Im August 2022 hatte die Sixt SE auf Grundlage der Zahlen für die ersten sechs Monate 2022 die Prognose für das Gesamtjahr bestätigt und konkretisiert. Danach erwartete der Vorstand der Sixt SE einen gegenüber dem Vorjahr (Vj. 2,28 Mrd. Euro) deutlich steigenden Konzernumsatz und ein Ergebnis vor Steuern (EBT) der Sixt-Gruppe am oberen Ende der zuletzt kommunizierten Spanne von 380 Mio. bis 480 Mio. Euro.

Auf Grundlage des vorläufigen Q3-Ergebnisses 2022 wurde die Prognose für das Geschäftsjahr am 14. September 2022 deutlich angehoben: Der Vorstand der Sixt SE erwartete nunmehr für das Geschäftsjahr 2022 einen Konzernumsatz zwischen 2,8 Mrd. und 3,1 Mrd. Euro (Vj. 2,28 Mrd. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) der Sixt-Gruppe für das Geschäftsjahr 2022 wurde im Bereich zwischen 500 Mio. und 550 Mio. Euro (Vj. 442,2 Mio. Euro) erwartet.

Mit der Veröffentlichung der Q3-Ergebnisse am 9. November 2022 wurde die Prognose für den Konzernumsatz bestätigt und

die Prognose für das Konzern-EBT auf das obere Ende der zuletzt kommunizierten Spanne von 500 Mio. bis 550 Mio. Euro konkretisiert. Diese Prognosen wurden vollumfänglich erfüllt.

Der Konzernumsatz nahm 2022 im Jahresvergleich um 34,3 % auf 3,07 Mrd. Euro zu (Vj. 2,28 Mrd. Euro). Dabei erwies sich das Auslandsgeschäft mit einem Zuwachs von 42,7 % auf 2,19 Mrd. Euro (Vj. 1,53 Mrd. Euro) erneut als wesentlicher Treiber des Anstiegs. In Deutschland verbesserte sich der Konzernumsatz um 17,1 % auf 878,1 Mio. Euro (Vj. 749,6 Mio. Euro).

Im Berichtszeitraum wies der Sixt-Konzern ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenes EBT von 550,2 Mio. Euro aus (Vj. 442,2 Mio. Euro). Die Umsatzrendite lag im Berichtsjahr bei 17,9 % – im Vergleich zu 19,4 % im Jahr 2021.

Die per 31. Dezember 2022 ausgewiesene Eigenkapitalquote von 35,7 % bewegt sich weiterhin signifikant oberhalb des Mindestzielwerts von 20 %, aber etwas unter dem im Vorjahr erreichten Wert von 38,6 %.

3. WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN UND MASSNAHMEN IM BERICHTSJAHRE

|| **Erweiterung des Vorstands:** Mitte September hat Sixt den Konzernvorstand um zwei Führungskräfte aus eigenem Hause erweitert und so die Weichen für weiteres Wachstum gestellt. James Adams ist als Chief Commercial Officer (CCO) insbesondere für Consumer Products sowie Price & Capacity Management verantwortlich. Vinzenz Pflanz trägt als Chief Business Officer (CBO) die Verantwortung für den globalen Vertrieb und den globalen Fahrzeugeinkauf.

|| **Sixt steigt in MDAX auf:** Die Stammaktie der Sixt SE wurde am 21. März in den AuswahlindeX MDAX aufgenommen, den 50 Werte umfassenden, zweitgrößten deutschen Aktienindex nach dem DAX. Damit wird Sixt für Investoren, insbesondere internationale institutionelle Anleger, noch attraktiver.

|| **Erneuerung des Konsortialkredits zu verbesserten Konditionen:** Im Geschäftsjahr 2022 konnte der Sixt-Konzern seinen Handlungsspielraum für die Finanzierung des operativen Geschäfts und insbesondere der Fahrzeugflotte vergrößern. So hat die Sixt SE Ende September ihren bisherigen Konsortialkredit in Höhe von 750 Mio. Euro vorzeitig abgelöst und durch eine neue revolvingende Konsortialkreditlinie in Höhe



von 950 Mio. Euro mit deutlich verbesserten Konditionen ersetzt. Die neue Kreditlinie hat eine Laufzeit von fünf statt wie bisher drei Jahren.

‖ **Ausbau der Flotte in herausforderndem Umfeld:** Sixt konnte seine Vermietflotte im abgelaufenen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr weiter ausbauen und damit der steigenden Nachfrage gerecht werden, trotz der sehr schwierigen Bedingungen auf den Beschaffungsmärkten mit großen Fahrzeugengpässen. Dank eines intelligenten und effizienten Fahrzeugeinkaufs und Flottenmanagements auf Basis langfristiger Lieferbeziehungen, der Verlängerungen der Halte-dauern, der Beschaffung von neuen Herstellern, sowie des Haltens von Fahrzeugen über den Jahreswechsel betrug der durchschnittliche Flottenbestand (exklusive Franchise) im Geschäftsjahr 2022 rund 138.400 Fahrzeuge, 10 % mehr als im Vorjahr (125.300). Trotz Ausweitung der Herstellerstruktur setzt der Sixt-Konzern heute wie in Zukunft in erster Linie auf Modelle europäischer und amerikanischer OEMs. Deren Anteil an der Gesamtflotte per Ende 2022 betrug rund 84 % und liegt damit nach wie vor auf einem sehr hohen Niveau. Dabei ist der Premiumanteil (Marken Audi, BMW, Mercedes-Benz und Mini) in der Flotte im Geschäftsjahr 2022 (gemessen am Fahrzeugwert der Einsteuerungen) stabil bei 57 % geblieben (Vj. 57 %).

‖ **Fortsetzung der Internationalisierungs- und Wachstumsstrategie:** Im abgelaufenen Jahr hat Sixt vier neue Stationen in den USA eröffnet: die letzte Mitte Oktober am Internationalen Airport von Nashville/Tennessee. Davor waren bereits neue Stationen am International Thurgood Marshall Airport in Baltimore/Washington sowie am Douglas International Airport in Charlotte/North Carolina und am Lihue Airport in Kauai/Hawaii in Betrieb gegangen.

Mitte Juli eröffnete Sixt seine erste Station in Kanada, die sich mitten in Vancouver Downtown befindet und damit für Touristen eine optimale Lage zur Erkundung hat.

In Berlin hat Sixt im Februar eines der größten Van & Truck Center Europas eröffnet. Das 15.000 m² große, speziell auf die individuellen Bedürfnisse der Van & Truck-Kunden ausgerichtete Center befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel unmittelbar an der Stadtautobahn und verfügt über einen Fuhrpark von bis zu 500 Fahrzeugen. Darüber hinaus hat Sixt im dritten Quartal durch die Akquisitionen von Dorset Vehicle Rentals und der Van & Truck Sparte der

GAP Group eine erhebliche Erweiterung seines UK-Geschäfts im Bereich Van & Truck erreicht.

Im Januar hat Sixt sein Netzwerk an Taxi- und Ride-Hailing-Partnern nach Italien erweitert. Dank der Kooperation mit dem lokalen Taxianbieter itTaxi ist On-Demand-Ride-Hailing über SIXT ride seither auch in Rom verfügbar.

‖ **Ganzheitlich nachhaltig:** Im September hat der Sixt-Vorstand ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsprogramm beschlossen. Erklärtes Ziel ist es, wesentlich mehr Menschen für nachhaltige Mobilität zu begeistern. Im Zentrum des Maßnahmenpaketes stehen die Elektrifizierung der Flotte, die Errichtung einer eigenen Ladeinfrastruktur, der Ausbau der Mobilitätsplattform ONE zum Single Sign-on für hunderttausende Ladepunkte sowie eine noch frühere Klimaneutralität als Unternehmen. In Bezug auf den Ausbau der eigenen Ladeinfrastruktur plant Sixt Investitionen von insgesamt 50 Mio. Euro.

Mitte August hat Sixt mit Van & Truck Sharing eine neue Lösung für die digitale Steuerung und den flexiblen Betrieb einer Sixt-Transporterflotte vorgestellt. Entwickelt wurde die App gemeinsam mit einem der größten Online-Händler der Welt. Mit Van & Truck Sharing können Logistikunternehmen Nutzfahrzeuge von Sixt direkt per App mieten, verwalten und zuteilen. Dadurch erzielen sie eine höhere Flottenauslastung und höchste Flexibilität im Fuhrpark- und Logistikpartner-Management. Erforderliche Flottengröße und der damit verbundene Bedarf an Produktions- und Abstellflächen werden damit drastisch reduziert, was wiederum die Umwelt schont.

‖ **Wesentliche Marketingaktivitäten:** Sixt hat im Berichtsjahr vor allem in Marketingaktivitäten in Deutschland, Frankreich und den USA investiert. In Deutschland wurden mehrere erfolgreiche Marketingaktionen umgesetzt, z.B. eine Sommerkampagne im Juni mit dem Comedy-Star Teddy Teclerhan mit dem Ziel, auf die Vorteile und Produktangebote der SIXT App („Fahren was, wann und wo man will“) aufmerksam zu machen. Die Kampagne wurde über verschiedene TV- und Social-Media-Kanäle beworben und erzielte allein auf Instagram eine Reichweite von mehr als 100 Millionen Personen. Weitere kanalübergreifende Kampagnen, wie die „50 Jahre BMW M“-Kampagne zwischen Juni und November oder die im November gestartete „SIXT ride Chauffeur Service“-Kampagne, bekräftigten die Positionierung von Sixt als Premium-Mobilitätsanbieter mit einer Vielzahl hochwertiger Produkte und Services. In Frankreich startete parallel zu Deutschland ebenfalls im November die „SIXT ride Chauffeur Service“-

Kampagne, die sich auf die Metropolregionen Paris, Lyon und Nizza konzentrierte und an öffentlichen Plätzen und Flughäfen sowie auf verschiedenen Online- und Social-Media-Kanälen beworben wurde. Unter dem Motto „Don't rent a car – rent THE car“ startete im Dezember in den USA die erste landesweite Markenkampagne von Sixt, die sowohl im TV als auch Online ausgestrahlt wird. Die Kampagne zielt darauf ab, die Markenbekanntheit von Sixt in den USA zu erhöhen und das Image eines Premium-Autovermieters zu etablieren. Seine typische Flughafenwerbung hat Sixt im Berichtsjahr besonders in Frankreich und den USA ausgebaut und wirbt weiterhin mit auffälligen Werbeflächen an internationalen Flughäfen.

|| **Cyberangriff:** Ende April hat die IT-Sicherheit der Sixt SE IT-Unregelmäßigkeiten festgestellt und umgehend Gegenmaßnahmen gemäß den vorab geplanten Sicherheitsprotokollen eingeleitet. Dabei hat sich bestätigt, dass die Sixt SE einem Cyber-Angriff ausgesetzt war, den die IT-Spezialisten durch die rasche Umsetzung der Gegenmaßnahmen erfolgreich abwehren konnten. Infolge der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen durch bewusste Abschaltung von IT-Infrastruktur kam es in Kundenzentren und Filialen zu kurzfristigen Beeinträchtigungen; die für das Vermietgeschäft wesentlichen Systeme wie Websites und die Apps konnten jedoch ohne Unterbrechung betrieben werden. Sixt stand im Austausch mit den relevanten Behörden und kam seinen Meldepflichten entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nach.

|| **Auszeichnung für hervorragende Leistungen:** Anfang Oktober erhielt Sixt bei den World Travel Awards für Europa Preise in 18 verschiedenen Kategorien. Ausgezeichnet wurde

das Unternehmen unter anderem als „Leading Business Car Rental Company“ in Europa sowie als „Leading Car Rental Company“ in Ländern wie Deutschland, England, Frankreich, Italien oder der Schweiz. Auch in den Kategorien „Europe's Leading Chauffeur Company“ sowie „Europe's Leading Luxury Car Rental Company“ wurde Sixt ausgezeichnet. Geehrt wurde für Europa zudem Regine Sixt mit dem „Corporate Social Responsibility Award“ für ihre Kinderhilfe Stiftung Tränchen Trocknen. Die World Travel Awards werden seit 1993 vergeben und sind unter den angesehensten Auszeichnungen in der Reise- und Tourismusindustrie.

4. UMSATZENTWICKLUNG

4.1 KONZERNENTWICKLUNG



Der Gesamtumsatz des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr einhergehend mit stark zurückgekehrten Reiseaktivitäten, insbesondere im europäischen Ausland und den USA, und einem anhaltend guten Marktpreisniveau infolge der Fahrzeugknappheit um 34,3% auf 3,07 Mrd. Euro (Vj. 2,28 Mrd. Euro).

| Umsatzverteilung Sixt-Konzern | 2022 | | 2021 | |
|---|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | in Mio. Euro | in % | in Mio. Euro | in % |
| Vermietungserlöse | 2.847,5 | 92,9 | 2.097,4 | 91,9 |
| Sonstige Erlöse aus dem Vermietgeschäft | 208,6 | 6,8 | 172,4 | 7,6 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 10,2 | 0,3 | 12,6 | 0,6 |
| Gesamt | 3.066,2 | 100,0 | 2.282,4 | 100,0 |

4.2 UMSATZENTWICKLUNG NACH REGIONEN

In Deutschland belief sich der Konzernumsatz 2022 auf 878,1 Mio. Euro, ein Plus von 17,1% gegenüber dem Vorjahr (749,6 Mio. Euro). Dabei lagen die Vermietungserlöse mit 768,1 Mio. Euro um 17,1% über dem Vorjahreswert (656,0 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Vermietgeschäft nahmen um 21,7% zu und erreichten 101,7 Mio. Euro (Vj. 83,6 Mio. Euro).

Im Ausland wurde ein noch deutlicherer Anstieg des Konzernumsatzes 2022 um 42,7% auf 2,19 Mrd. Euro im Vorjahresvergleich erzielt (Vj. 1,53 Mrd. Euro).

Die Vermietungserlöse im Ausland erhöhten sich um 44,3% auf 2,08 Mrd. Euro (Vj. 1,44 Mrd. Euro). Getrieben war diese Entwicklung insbesondere durch ein erhöhtes Reiseaufkommen im Vergleich zum Vorjahr, wobei sich auch die strategischen Investitionen in Internationalisierung zunehmend auszahlten. Die sonstigen Erlöse aus dem Vermietgeschäft lagen mit 106,8 Mio. Euro ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau (88,8 Mio. Euro; +20,3%).

Insgesamt stieg der Anteil des Auslandsgeschäfts am Konzernumsatz auch im Jahr 2022 weiter an und erreichte 71,4% (Vj. 67,2%); der Inlandsumsatz ging entsprechend auf 28,6% zurück (Vj. 32,8%).

4.3 ERTRAGSENTWICKLUNG

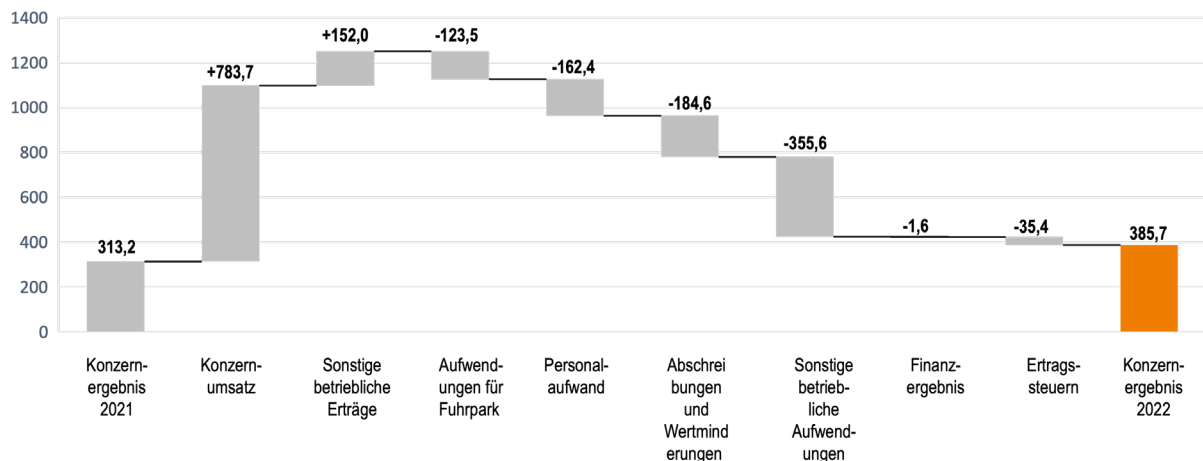
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung) in Mio. Euro | | | Veränderung | |
|---|---------|---------|-------------|------|
| | 2022 | 2021 | absolut | in % |
| Konzernumsatz | 3.066,2 | 2.282,4 | 783,7 | 34,3 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 309,3 | 157,3 | 152,0 | 96,7 |
| Aufwendungen für Fuhrpark | 630,0 | 506,5 | 123,5 | 24,4 |
| Personalaufwand | 567,7 | 405,3 | 162,4 | 40,1 |
| Abschreibungen und Wertminderungen | 554,6 | 370,0 | 184,6 | 49,9 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 1.034,3 | 678,7 | 355,6 | 52,4 |
| Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) | 588,8 | 479,2 | 109,6 | 22,9 |
| Finanzergebnis | -38,6 | -37,0 | -1,6 | 4,4 |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 550,2 | 442,2 | 108,0 | 24,4 |
| Ertragsteuern | 164,4 | 129,0 | 35,4 | 27,5 |
| Konzernergebnis | 385,7 | 313,2 | 72,6 | 23,2 |
| Ergebnis je Aktie (in Euro) ¹ | 8,2 | 6,7 | 1,6 | 23,2 |

¹ Unverwässert, 2022 auf Basis von 46,9 Mio. Aktien (gewichtet), 2021 auf Basis von 46,9 Mio. Aktien (gewichtet)



Ergebnisüberleitung

in Mio. Euro



Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 96,7 % auf 309,3 Mio. Euro (Vj. 157,3 Mio. Euro). Dabei nahmen insbesondere die Erträge aus Währungsumrechnungen deutlich zu (157,6 Mio. Euro; +170,6 %). Den Währungserträgen stehen Währungsaufwendungen von 163,5 Mio. Euro gegenüber, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden. Der Anstieg in beiden Positionen ist auf die starken Kursänderungen insbesondere des US-Dollar zum Euro im Jahresverlauf zurückzuführen. Darüber hinaus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen unter anderem Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen (55,2 Mio. Euro; +30,7 %), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (19,1 Mio. Euro; +208,2 %) sowie aktivierte Eigenleistungen für selbst erstellte Software (20,7 Mio. Euro; +81,7 %) enthalten.

In der Position „Aufwendungen für Fuhrpark“ sind Aufwendungen für die Vermietflotte während der Nutzungsdauer der Fahrzeuge (zum Beispiel Treibstoffe, Transporte, Versicherungen, Kfz-Steuer, Fahrzeugpflege, Wartung, Reparaturen und Fahrzeugaufbereitung) erfasst. Die Aufwendungen für Fuhrpark nahmen um 24,4 % auf 630,0 Mio. Euro zu (Vj. 506,5 Mio. Euro). Neben der Vergrößerung der Flotte (exklusive Franchisepartner) um 10,5 % im Jahresdurchschnitt ergaben sich Kostensteigerungen einhergehend mit der allgemeinen Inflation.

Der Personalaufwand erhöhte sich einhergehend mit der Vergrößerung der Belegschaft, vor allem in strategisch wichtigen

Bereichen wie Stationen, Service-Center und Digitalisierung, sowie den marktgerechten Lohn- und Gehaltssteigerungen und gestiegenen variablen Vergütungen um 40,1 % auf 567,7 Mio. Euro (Vj. 405,3 Mio. Euro).

Die Abschreibungen und Wertminderungen lagen mit 554,6 Mio. Euro um 49,9 % über dem Vorjahresniveau von 370,0 Mio. Euro. Dabei erhöhten sich die Abschreibungen bei den Vermietfahrzeugen (407,7 Mio. Euro; +68,6 %) deutlich, insbesondere aufgrund der vergrößerten Flotte sowie des höheren Anteils an Fahrzeugen ohne Rücknahmevereinbarung. Die Abschreibungen für Sachanlagevermögen (140,1 Mio. Euro; +14,0 %), im Wesentlichen für Nutzungsrechte gemäß IFRS 16, nahmen ebenfalls zu. Auch die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte verzeichneten einen deutlichen Zuwachs (6,9 Mio. Euro; +27,2 %) insbesondere aufgrund der Abschreibungen auf abgeschlossene Projekte im Zusammenhang mit selbstentwickelter Software.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen im Berichtsjahr um 52,4 % auf 1,03 Mrd. Euro zu (Vj. 678,7 Mio. Euro). Der Anstieg ist insbesondere auf umsatzbereinigt erhöhte Provisionen (299,3 Mio. Euro; +50,7 %), höhere Aufwendungen für Marketing und Vertrieb (155,6 Mio. Euro; +121,6 %) sowie auf den Anstieg der Aufwendungen aus Währungsumrechnungen zurückzuführen, die von 58,8 Mio. Euro auf 163,5 Mio. Euro um 177,8 % zunahmen.



Der Sixt-Konzern weist für 2022 ein Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) von 588,8 Mio. Euro aus (Vj. 479,2 Mio. Euro). Die EBIT-Rendite, die sich auf den Konzernumsatz bezieht, lag bei 19,2% (Vj. 21,0%).

Das Finanzergebnis veränderte sich leicht auf -38,6 Mio. Euro (Vj. -37,0 Mio. Euro). Dabei belief sich das Zinsergebnis auf -38,7 Mio. Euro (Vj. -37,1 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch höhere Zinserträge. Auf Leasingverträge entfielen Zinsaufwendungen in Höhe von 10,0 Mio. Euro (Vj. 6,3 Mio. Euro). Das sonstige Finanzergebnis lag bei 0,1 Mio. Euro (Vj. 0,1 Mio. Euro).

Sixt verzeichnete ein Konzernergebnis vor Steuern (EBT) von 550,2 Mio. Euro (Vj. 442,2 Mio. Euro). Die EBT-Rendite – bezogen auf den Konzernumsatz – betrug 17,9% (Vj. 19,4%).

Die Ertragsteuern beliefen sich auf 164,4 Mio. Euro (Vj. 129,0 Mio. Euro). Die Steuerquote, bezogen auf das EBT, lag damit bei 29,9% (Vj. 29,2%).

Der Sixt-Konzern weist für das Geschäftsjahr 2022 ein Konzernergebnis von 385,7 Mio. Euro (Vj. 313,2 Mio. Euro) aus. Es bestanden keine Ergebnisanteile anderer Gesellschafter (Vj. 3 TEUR), das Konzernergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter lag bei 385,7 Mio. Euro (Vj. 313,1 Mio. Euro).

Renditeentwicklung Sixt-Konzern

| in % | 2022 | 2021 |
|--|------|------|
| Eigenkapitalrendite (Verhältnis EBT zu Eigenkapital) | 27,8 | 25,3 |
| Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu Konzernumsatz) | 17,9 | 19,4 |

4.4 ENTWICKLUNG DER SEGMENTE

Das Geschäft des Sixt-Konzerns wird entsprechend den unternehmensinternen Berichtsstrukturen nach regionalen Gesichtspunkten segmentiert. Dabei werden im Segmentbericht die Segmente Inland, Europa (ohne Deutschland) und Nordamerika unterschieden. Die Ertragskraft der Segmente wird dabei durch die branchenübliche Kennziffer Corporate EBITDA dargestellt.

| Überleitung EBT zu Corporate EBITDA | | |
|---|----------------|--------------|
| in Mio. Euro | 2022 | 2021 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) | 550,2 | 442,2 |
| Abschreibungen und Wertminderungen | 554,6 | 370,0 |
| Finanzergebnis | -38,6 | -37,0 |
| Ergebnis vor Abschreibungen, Finanzergebnis und Steuern (EBITDA) | 1.143,4 | 849,2 |
| Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge ¹ | -407,7 | -241,7 |
| Fuhrparkbezogenes Zinsergebnis | -36,3 | -34,9 |
| Corporate EBITDA | 699,4 | 572,6 |

¹ Die Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge beinhalten seit dem Geschäftsjahr 2022 auch Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge, die im Vorjahr in den Abschreibungen auf Sachanlagevermögen ausgewiesen wurden. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Das Corporate EBITDA, das zur Messung der Ertragskraft der Segmente genutzt wird, erhöhte sich von 572,6 Mio. Euro auf 699,4 Mio. Euro. Diese branchenübliche Kennziffer ist definiert als das Ergebnis vor Steuern, bereinigt um die nicht fuhrparkbezogenen Abschreibungen und nicht fuhrparkbezogenen Zinsen sowie das sonstige Finanzergebnis. Im Gegensatz zum EBITDA ist das Corporate EBITDA somit um die fuhrparkbezogenen Aufwendungen wie Abschreibungen und Zinsen vermindert.

Je Aktie errechnet sich für das Berichtsjahr auf unverwässerter Basis ein Ergebnis von 8,22 Euro. Im Vorjahr betrug das Ergebnis 6,67 Euro je Aktie.

Der im Segment Inland generierte Anteil am Konzernumsatz betrug 869,8 Mio. Euro (Vj. 739,6 Mio. Euro). Im Segment Inland resultierte die Kombination aus im regionalen Vergleich eher verhalten gestiegener Nachfragesituation und erhöhten Aufwendungen infolge von Preissteigerungen und Personalaufbau in einem relativen Rückgang des Corporate EBITDA (162,6 Mio. Euro; Vj. 176,2 Mio. Euro). Darüber hinaus war die Preisentwicklung geprägt durch einem im Vergleich höheren Anteil an Geschäftskunden.

Das Segment Europa trug mit 1.278,0 Mio. Euro (Vj. 945,6 Mio. Euro) am stärksten zum Konzernumsatz bei. Dabei profitierte das Geschäft von starken Reiseaktivitäten, insbesondere in den Sommermonaten und Ferienländern wie Frankreich, Spanien und Italien. Das Segment Europa wies ein Corporate EBITDA von 351,6 Mio. Euro (Vj. 231,5 Mio. Euro) aus.

Das Segment Nordamerika erzielte die deutlichste Erhöhung und trug mit einem Anteil von 908,2 Mio. Euro (Vj. 584,6 Mio. Euro) zum Konzernumsatz bei. Ausschlaggebend für die positive Entwicklung war ebenfalls das starke Reiseaufkommen, insbesondere im dritten Quartal. Sowohl die Nachfrage nach Mobilität als auch das Marktpreisniveau blieben bis zum Ende des Jahres auf hohem Niveau. Zudem ergab sich ein positiver Effekt aus der relativen Stärke des US-Dollars im Vergleich zum Euro. So kostete ein Euro in 2022 durchschnittlich nur 1,05 US-Dollar nach 1,18 US-Dollar im Vorjahr. Das Corporate EBITDA stieg insbesondere aufgrund hoher Investitionen in Markenbekanntheit verhältnismäßig moderat auf 185,8 Mio. Euro von 163,6 Mio. Euro im Vorjahr.

Allgemeine Preissteigerungen schlugen sich auch bei Sixt in gestiegenen Beschaffungskosten in allen Segmenten nieder. Diese konnten allerdings in den Segmenten Europa und Nordamerika durch die deutlichen Umsatzsteigerungen kompensiert werden.

| Umsatzkennzahlen Konzern | | | Veränderung |
|--------------------------|----------------|----------------|-------------|
| in Mio. Euro | 2022 | 2021 | in % |
| Segment Inland | 869,8 | 739,6 | 17,6 |
| Segment Europa | 1.278,0 | 945,6 | 35,1 |
| Segment Nordamerika | 908,2 | 584,6 | 55,4 |
| Sonstige | 10,2 | 12,6 | -19,5 |
| Konzernumsatz | 3.066,2 | 2.282,4 | 34,3 |

| Corporate EBITDA | | | Veränderung |
|-----------------------|--------------|--------------|-------------|
| in Mio. Euro | 2022 | 2021 | in % |
| Segment Inland | 162,6 | 176,2 | -7,7 |
| Segment Europa | 351,6 | 231,5 | 51,9 |
| Segment Nordamerika | 185,8 | 163,6 | 13,6 |
| Sonstige | -0,6 | 1,4 | -140,7 |
| Gesamt Konzern | 699,4 | 572,6 | 22,1 |

Alle nicht dem Mobility-Geschäft zuzuordnenden Tätigkeiten des Sixt-Konzerns sind unter Sonstige zusammengefasst, die insgesamt keinen wesentlichen Anteil am Umsatz und Ergebnis

des Sixt-Konzerns aufweisen und daher nicht gesondert berichtet werden.

5. GEWINNVERWENDUNG

Die Sixt SE stellt ihren Jahresabschluss nach den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) auf. Sie weist für das Jahr 2022 einen Bilanzgewinn von 390,5 Mio. Euro aus (Vj. 453,8 Mio. Euro).

Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat werden Vorstand und Aufsichtsrat der Sixt SE der ordentlichen Hauptversammlung 2023 vorschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

- ∥ Zahlung einer Dividende von 4,11 Euro zzgl. einer Sonderdividende von 2,00 Euro je Stammaktie
- ∥ Zahlung einer Dividende von 4,13 Euro zzgl. einer Sonderdividende von 2,00 Euro je Vorzugsaktie
- ∥ Vortrag auf neue Rechnung 103,3 Mio. Euro.

Der Dividendenvorschlag würde zu einer Ausschüttung von insgesamt 287,2 Mio. Euro führen. Anlass für die erhöhte Dividende ist vor allem die sehr erfreuliche Geschäfts- und Ergebnisentwicklung im Jahr 2022.

6. VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme des Sixt-Konzerns lag Ende 2022 mit 5,55 Mrd. Euro um 1,03 Mrd. Euro bzw. 22,8 % über dem Wert zum 31. Dezember 2021 (4,52 Mrd. Euro). Die Erhöhung der Bilanzsumme ist insbesondere auf den Anstieg der Position „Vermietfahrzeuge“ zurückzuführen. Der Bestand an liquiden Mitteln ging hingegen deutlich zurück.

Die langfristigen Vermögenswerte lagen bei 730,7 Mio. Euro (Vj. 636,6 Mio. Euro; +14,8 %). Der größte Posten ist das Sachanlagevermögen einschließlich der aktivierten Nutzungsrechte, welches um 92,3 Mio. Euro bzw. 17,1 % auf 633,3 Mio. Euro zunahm (Vj. 541,0 Mio. Euro). Der Geschäfts- oder Firmenwert erhöhte sich einhergehend mit den getätigten Akquisitionen in Großbritannien um 35,1 % auf 24,9 Mio. Euro (Vj. 18,4 Mio. Euro). Immaterielle Vermögenswerte erhöhten sich um 15,8 Mio. Euro bzw. 56,2 % auf 44,0 Mio. Euro (Vj. 28,2 Mio. Euro). Die latenten Ertragsteueransprüche gingen von 31,7 Mio. Euro um 60,9 % auf 12,4 Mio. Euro zurück. Die sonstigen Forderungen

und Vermögenswerte nahmen um 0,4 Mio. Euro auf 8,0 Mio. Euro zu (Vj. 7,6 Mio. Euro; +4,6 %).

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insgesamt um 936,1 Mio. Euro auf 4,82 Mrd. Euro (Vj. 3,88 Mrd. Euro; +24,1 %). Auf die Vermietfahrzeuge entfielen dabei 3,83 Mrd. Euro, 976,8 Mio. Euro bzw. 34,2 % mehr im Vergleich zum 31. Dezember 2021 (2,86 Mrd. Euro). Damit stieg der Anteil der Position „Vermietfahrzeuge“ an den kurzfristigen Vermögenswerten auf 79,5 % (Vj. 73,5 %) und an den Gesamtkтива auf 69,1 % (Vj. 63,2 %).

Die Vorräte enthalten im Wesentlichen ausgeflossene Vermietfahrzeuge, Treibstoffvorräte sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Mit 50,0 Mio. Euro verzeichneten sie einen deutlichen Anstieg um 23,0 Mio. Euro bzw. 84,9 % im Vergleich zum Vorjahr (27,1 Mio. Euro).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lagen mit 535,9 Mio. Euro um 21,1 Mio. Euro bzw. 4,1 % leicht über dem Vorjahreswert von 514,8 Mio. Euro.

Die sonstigen kurzfristigen Forderungen und Vermögenswerte verzeichneten einen Anstieg um 163,6 Mio. Euro auf 349,5 Mio. Euro (Vj. 186,0 Mio. Euro; +88,0 %), vor allem bedingt durch Fahrzeugeinstellungen zum Jahresende. Der Posten enthält im Wesentlichen Lieferansprüche für Fahrzeuge, Versicherungsansprüche und sonstige Steuerforderungen.

Die Ertragsteuerforderungen gingen von 34,3 Mio. Euro um 9,1 Mio. Euro auf 25,2 Mio. Euro zurück (-26,4 %).

Die liquiden Mittel des Konzerns beliefen sich zum Stichtag auf 26,6 Mio. Euro nach 265,8 Mio. Euro im Vorjahr (-90,0 %) aufgrund von verbessertem Cash-Management.

Wesentliches nicht bilanziertes Vermögen stellt insbesondere der Markenname SIXT dar. Der Wert dieses immateriellen Vermögenswerts kann unter anderem durch Werbemaßnahmen beeinflusst werden. Eine eindeutige Abgrenzbarkeit der Werbeaufwendungen ist jedoch nicht möglich. Der Werbeaufwand lag im Geschäftsjahr 2022 bei 5,1 % des Konzernumsatzes (Vj. 3,1 %).

| Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung) | 2022 | 2021 |
|--|----------------|----------------|
| Aktiva | | |
| in Mio. Euro | | |
| Langfristige Vermögenswerte | | |
| Sachanlagevermögen ¹ | 633,3 | 541,0 |
| Übrige | 97,3 | 95,6 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | |
| Vermietfahrzeuge ¹ | 3.833,4 | 2.856,6 |
| Liquide Mittel | 26,6 | 265,8 |
| Übrige | 960,6 | 762,1 |
| Aktiva | 5.551,3 | 4.521,2 |

¹ Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge, die bisher in der Position „Sachanlagevermögen“ enthalten waren, werden seit dem Geschäftsjahr 2022 in der Position „Vermietfahrzeuge“ ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

7. FINANZLAGE

7.1 FINANZMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE

Das Finanzmanagement des Sixt-Konzerns erfolgt weitgehend zentral im Bereich Corporate Finance auf Basis interner Richtlinien und Risikovorgaben sowie einer monatlichen Konzernliquiditätsplanung. Sicherung der Liquidität, kostenorientierte, dauerhafte Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften unter der Prämisse der Unternehmensfortführung sowie die Steuerung von Zins- und Währungsrisiken gehören dabei zu den

wesentlichen Aufgaben. Die operative Liquiditätssteuerung und das Cash-Management werden überwiegend im Konzernbereich Corporate Finance zentral für alle Konzerngesellschaften wahrgenommen.

Zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs nutzt der Sixt-Konzern im Wesentlichen Anleihen, Schuldscheindarlehen, Commercial Paper, eine syndizierte revolvingende Kreditfazilität, kurzfristige bilaterale Kreditlinien mehrerer Banken, Immobilien-Tilgungsdarlehen sowie Leasingvereinbarungen.

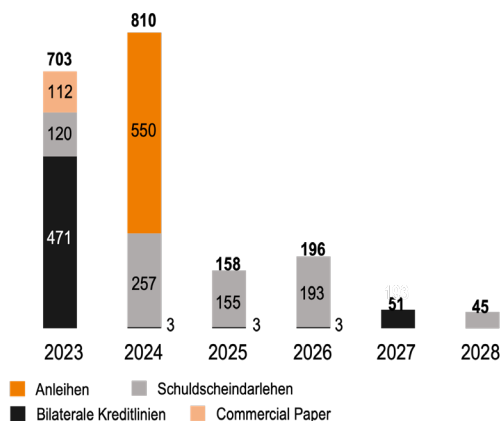


- || Zur Begebung von Anleihen steht der Sixt SE das im Jahr 2020 aufgesetzte und jährlich aktualisierte Debt Issuance Programme mit einem maximalen Gesamtvolumen von 2,50 Mrd. Euro zur Verfügung, welches es der Sixt SE erlaubt, kurzfristig Anleihen am Kapitalmarkt zu platzieren, sofern sich Marktfenster bieten.
- || Die Sixt SE ist darüber hinaus ein etablierter Emittent von Schuldscheindarlehen und begibt regelmäßig variable und fixe Schuldscheindarlehen mit unterschiedlichen Laufzeiten.
- || Zur Begebung von kurzfristigen Schuldverschreibungen (sog. Commercial Paper) nutzt die Sixt SE ein seit langem bestehendes Commercial Paper Programme mit einem maximalen Gesamtvolumen von 1,0 Mrd. Euro, welches es der Sixt SE erlaubt, Commercial Paper zu platzieren, sofern eine Investorennachfrage besteht.
- || Am 16. September 2022 schlossen die Sixt SE als Kreditnehmer und acht Banken als Kreditgeber einen neuen Konsortialkreditvertrag ab, welcher den bislang bestehenden Konsortialkredit im Volumen von 750 Mio. Euro ersetzt. Unter der neuen revolving Kreditfazilität sind Kreditziehungen in einem Gesamtvolumen von bis zu 950 Mio. Euro möglich. Die Laufzeit der neuen revolving Kreditfazilität beträgt fünf Jahre und kann zweimal um je ein Jahr verlängert werden, sodass die maximale Gesamtlaufzeit sieben Jahre umfasst. Die Verlängerungen stehen dabei, wie üblich, im Ermessen der beteiligten Banken. Die Kreditfazilität kann in verschiedenen Währungen, insbesondere Euro und US-Dollar, in Anspruch genommen werden.
- || Zusätzlich zum Konsortialkreditvertrag bestehen mit mehreren Banken jeweils bilateral eingeräumte kurzfristige Kreditlinien, im Wesentlichen in Form von Kontokorrentkrediten oder kurzfristigen, nicht fest zugesagten Kreditlinien (sog. B.a.W.-Linien oder uncommitted Lines).
- || Zur Finanzierung von Grundstücken und Gebäuden nutzt der Sixt-Konzern teilweise Immobilien-Tilgungsdarlehen.
- || Zur Finanzierung des Vermietungsparks nutzt der Konzern in größerem Umfang auch Leasingvereinbarungen mit externen, im Wesentlichen herstellergebundenen, Finanzdienstleistern. Die Leasingfinanzierungen bilden weiterhin einen wichtigen Bestandteil des Refinanzierungsportfolios des Konzerns. Teilweise werden Fahrzeuge auch direkt vom Hersteller gemietet bzw. zum Gebrauch überlassen. Des Weiteren werden in einzelnen Märkten auch Mietkaufvereinbarungen (sog. Hire Purchase) genutzt.
- || Sämtliche Anleihen, Schuldscheindarlehen und Commercial Paper sind dinglich unbesichert und nicht nachrangig. Dies gilt ebenso für den Konsortialkredit und, mit Ausnahme der Immobilien-Tilgungsdarlehen, welche mit Grundschulden besichert sind, auch für die bilateral von Banken gewährten Kreditlinien.

Folgende Grafiken verdeutlichen die Fälligkeiten der Finanzinstrumente, sowie den Finanzierungsmix zum Stichtag 31. Dezember 2022. Die Nominalbeträge werden ohne aufgelaufene und zukünftige Zinsen und ohne Leasingverbindlichkeiten sowie Mietkaufverpflichtungen in Höhe von 536,9 Mio. Euro dargestellt.

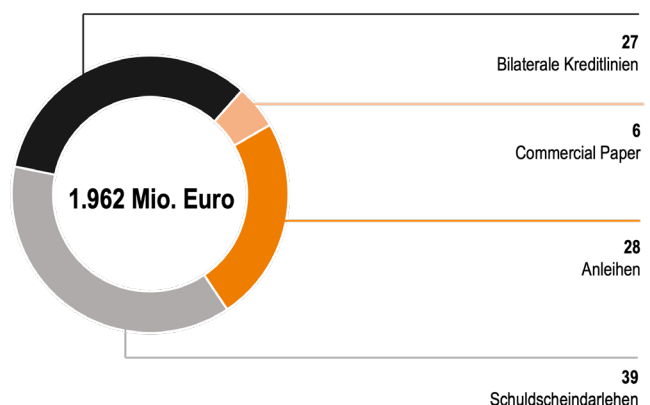
Fälligkeitsprofil der Finanzquellen

in Mio. Euro



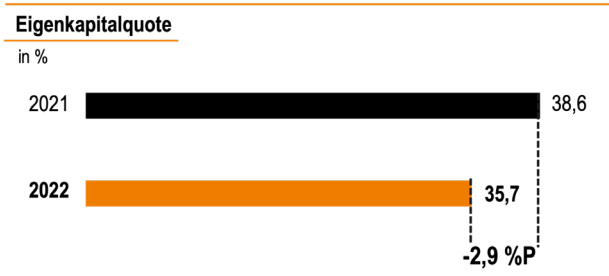
Finanzierungsinstrumente zum 31. Dezember 2022

in %





7.2 EIGENKAPITALENTWICKLUNG



Per 31. Dezember 2022 belief sich das Eigenkapital des Konzerns auf 1,98 Mrd. Euro nach 1,75 Mrd. Euro zum gleichen Stichtag des Vorjahres. Das Eigenkapital erhöhte sich trotz der im Berichtsjahr für das Geschäftsjahr 2021 ausgeschütteten Dividenden von 174,0 Mio. Euro insbesondere durch den erwirtschafteten Konzernüberschuss sowie positive Effekte aus der Währungsumrechnung. Die Eigenkapitalquote ging dennoch aufgrund der deutlichen Ausweitung der Bilanzsumme auf 35,7 % (Vj. 38,6 %) zurück, lag aber weiterhin erheblich über dem Durchschnitt der Vermietbranche sowie auch über dem eigenen Zielwert von mindestens 20 %.

Das Grundkapital der Sixt SE beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 120,2 Mio. Euro.

7.3 FREMDKAPITALENTWICKLUNG

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich im Stichtagsvergleich von 1,64 Mrd. Euro um 66,7 Mio. Euro

bzw. 4,1 % auf 1,70 Mrd. Euro. Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Anstieg der latenten Ertragssteuerverpflichtungen um 37,2 Mio. Euro bzw. 263,6 % auf 51,3 Mio. Euro (Vj. 14,1 Mio. Euro). In den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist die Anleihe 2018/2024 der Sixt SE über nominal 250,0 Mio. Euro sowie die Anleihe 2020/2024 der Sixt SE über nominal 300,0 Mio. Euro enthalten. Darüber hinaus sind in der Position Schuldscheindarlehen, Bankverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr über insgesamt 1,08 Mrd. Euro erfasst (Vj. 1,05 Mrd. Euro).

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen nahmen im Stichtagsvergleich um 730,2 Mio. Euro auf 1,87 Mrd. Euro (Vj. 1,14 Mrd. Euro; +64,1 %) zu. Dabei stiegen die sonstigen Rückstellungen um 16,2 Mio. Euro auf 158,7 Mio. Euro (Vj. 142,4 Mio. Euro; +11,4 %), die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um 479,5 Mio. Euro auf 878,2 Mio. Euro (Vj. 398,7 Mio. Euro; +120,3 %), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 235,2 Mio. Euro auf 636,9 Mio. Euro (Vj. 401,7 Mio. Euro; +58,5 %) sowie die Ertragssteuerschulden um 21,8 Mio. Euro auf 74,4 Mio. Euro (Vj. 52,6 Mio. Euro; +41,3 %). Kompensierend wirkten die um 22,5 Mio. Euro auf 120,4 Mio. Euro gesunkenen sonstigen Verbindlichkeiten (Vj. 142,9 Mio. Euro; -15,8 %).

Die lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel (Net Financial Debt) belaufen sich auf 2,48 Mrd. Euro (Vj. 1,74 Mrd. Euro).

| Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung) | 2022 | 2021 |
|--|----------------|----------------|
| Passiva | | |
| in Mio. Euro | | |
| Eigenkapital | 1.979,4 | 1.746,2 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | |
| Rückstellungen | 21,9 | 19,8 |
| Finanzverbindlichkeiten | 1.626,9 | 1.602,7 |
| Übrige | 54,5 | 14,1 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | |
| Rückstellungen | 233,1 | 195,1 |
| Finanzverbindlichkeiten | 878,2 | 398,7 |
| Übrige | 757,3 | 544,6 |
| Passiva | 5.551,3 | 4.521,2 |

8. LIQUIDITÄTSLAGE

Der Sixt-Konzern weist für das Jahr 2022 einen Brutto-Cash-Flow in Höhe von 1,04 Mrd. Euro aus, der um 287,9 Mio. Euro über dem Vorjahreswert (753,6 Mio. Euro) liegt. Aus der Berücksichtigung der Abschreibung auf Vermietfahrzeuge resultiert ein Brutto-Cash-Flow vor Veränderungen im Nettoumlaufvermögen von 663,7 Mio. Euro (Vj. 515,2 Mio. Euro). Nach Veränderungen im Nettoumlaufvermögen, einschließlich der Vermietfahrzeuge, ergibt sich ein Mittelabfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit von 201,6 Mio. Euro (Vj. Mittelzufluss von 79,1 Mio. Euro). Die Veränderung zum Vorjahr ist in erster Linie auf die deutliche Vergrößerung der Vermietflotte zurückzuführen.

Die Investitionstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 57,2 Mio. Euro (Vj. Mittelabfluss von 85,1 Mio. Euro). Gestiegene Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie Ausgaben für Akquisitionen abzüglich übernommener Zahlungsmittel wurden teilweise kompensiert durch Einzahlungen aus Termingeldern (Vj. Auszahlungen).

Aus der Finanzierungstätigkeit resultiert ein Mittelzufluss von 17,5 Mio. Euro (Vj. Mittelabfluss von 489,3 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Auszahlungen für die Tilgung

von Schuldscheindarlehen, Anleihen und Bankdarlehen bei höheren Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten.

In der Summe der Cash Flows verringerte sich der Finanzmittelbestand, welcher der Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestand entspricht, per 31. Dezember 2022 gegenüber dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag nach Wechselkursbedingten Veränderungen um 239,3 Mio. Euro (Vj. Verringerung um 487,5 Mio. Euro).

9. INVESTITIONEN

Sixt begegnete der weiterhin schwierigen Fahrzeugbeschaffungslage mit einer Reihe von Maßnahmen. Diese umfassten neben den längeren Fahrzeughaltedauern auch die antizyklische Beschaffung im Vorjahr sowie das Halten von Fahrzeugen über den Jahreswechsel. Somit konnte die gewünschte Flottengröße trotz geringerer Investitionen im Vergleich zum Vorjahr erreicht werden. Im Jahr 2022 steuerte Sixt rund 146.200 Fahrzeuge (Vj. 167.000 Fahrzeuge) mit einem Gesamtwert von 4,92 Mrd. Euro (Vj. 5,12 Mrd. Euro) in die Vermietflotte ein. Dies entspricht einem Rückgang um 12,5% bei der Fahrzeuganzahl und um 4,0% beim Fahrzeugwert. Der Durchschnittswert je Fahrzeug lag bei rund 33.700 Euro und damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres von 30.700 Euro.

| Eingesteuerte Fahrzeuge | 2022 | 2021 |
|-------------------------|---------|---------|
| Anzahl | 146.200 | 167.000 |
| Wert in Mrd. Euro | 4,92 | 5,12 |

Zudem erfolgten Investitionen in Sachanlagevermögen, insbesondere in Betriebs- und Geschäftsausstattung für Stationseröffnungen und -umbauten sowie Investitionen in

selbsterstellte Software und Nutzungsrechte aus Leasingverträgen.

B.3 || PERSONALBERICHT

Unsere Mitarbeiter sind ein zentraler Schlüssel zum Erfolg des Unternehmens. Nur durch ihren stetigen Einsatz ist es möglich, innovativ und konkurrenzfähig zu bleiben. Sixt erwartet von allen Kollegen, eigenverantwortlich und unternehmerisch zu handeln, die Angebote und Dienstleistungen von Sixt permanent zu verbessern und so den Kundenbedürfnissen nach einer flexiblen und bedarfsgerechten Mobilität gerecht zu werden. Aus diesem Grund ist es Sixt wichtig, seine Mitarbeiter stets weiterzuentwickeln und ihnen Raum für den Ausbau ihrer persönlichen Kompetenzen zu geben. Daher ist es ein Ziel von Sixt, Mitarbeiter langfristig zu entwickeln, ein attraktives Arbeitsumfeld zu schaffen und die Talente so dauerhaft zu binden.

Dies war vor allem im Berichtsjahr 2022 von großer Wichtigkeit, da der anhaltende wirtschaftliche Aufschwung den bereits zum Ende des Jahres 2021 eingesetzten „Kampf um Talente“ weiter verstärkte. Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, investierte Sixt im Berichtsjahr intensiv in Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und -förderung sowie in eine gezielte, umfassende Rekrutierungsstrategie, um weiterhin am Markt als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben.

Um die Personalprozesse möglichst effektiv zu gestalten, setzt Sixt auf international einheitliche und moderne Standards und legt dabei den Schwerpunkt auf digitale Lösungen. Aus diesem Grund investierte das Unternehmen in neue Systeme, um globale Prozesse zu vereinheitlichen, zu beschleunigen, besser messbar zu machen und Synergien zu schaffen.

Trotz des wirtschaftlichen Aufschwungs brachte das Jahr 2022 aufgrund des Ukraine-Kriegs, der Energiekrise und der steigenden Inflation vielfältige Herausforderungen mit sich. Gleichzeitig musste Sixt trotz einer Entspannung der Corona-Lage darauf vorbereitet sein, auf eventuelle erneute Pandemiewellen reagieren zu können. Nach wie vor stellt die EHS-Abteilung („Environmental, Health, Safety“) deshalb einen wichtigen Bestandteil der Personalabteilung dar.

Attraktiver Arbeitgeber

Um dem oben genannten Fachkräftemangel entgegenzuwirken, wurden 2022 diverse Mitarbeiter-Benefits sowie Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung etabliert.

Flexibles Arbeitsumfeld

Dazu gehört es, den Mitarbeitern das Vertrauen entgegenzubringen, ihre Arbeitszeit – dort, wo es das Jobprofil erlaubt – flexibel zu gestalten. Deshalb wurde bereits 2021 eine Mobile Work Richtlinie eingeführt, die es den Mitarbeitern erlaubt, bis zu 50 % ihrer monatlichen Arbeitszeit außerhalb des Büros zu verbringen. Diese wurde im Berichtsjahr um die Möglichkeit der Auslandstätigkeit erweitert. Seit Anfang 2022 ist es den Mitarbeitern mit deutschem Arbeitsvertrag gestattet, 30 Tage im Jahr aus dem europäischen Ausland, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich zu arbeiten. Seit der Etablierung im Januar haben bereits 7 % der Mitarbeiter das Angebot des Arbeitens im Ausland in Anspruch genommen.

Förderung einer starken Unternehmenskultur

Gleichzeitig ist Sixt der Überzeugung, dass ein direkter Austausch die Effektivität der Teams fördert und unerlässlich für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist. Aus diesem Grund wurde bereits 2021 ein hybrides Arbeitskonzept ausgerollt, dessen fester Bestandteil Teamtage im Büro sind. Um unter anderem hierfür optimale Bedingungen zu schaffen, wurde die Unternehmenszentrale in Pullach im Berichtsjahr umfassend renoviert und in diesem Zuge ein offenes Raum- und Platz-Konzept eingeführt. Zwar haben die Abteilungen nach wie vor feste Bereiche, innerhalb dieser können die Arbeitsplätze jedoch flexibel über ein digitales Buchungstool reserviert werden.

Um den persönlichen Austausch zu fördern, den Mitarbeitern Möglichkeit zur Vernetzung zu bieten und so die Unternehmenskultur weiter zu stärken, wurden an den weltweiten Hauptverwaltungen verschiedene Veranstaltungen etabliert, darunter monatliche After-Work-Feiern, kulturelle Feste, Yoga-Kurse sowie weitere Sportgruppen.

Diese Veranstaltungen vernetzen die Mitarbeiter über die Arbeitszeit hinaus – und dies teils auch länderübergreifend: So werden durch das „Language Tandem Programme“ Mitarbeiter aus verschiedenen Ländern zusammengebracht, um sich gegenseitig beim Spracherwerb zu unterstützen. Dabei legt Sixt



großen Wert auf die Förderung der Diversität und des kulturellen Austausches, um ein respektvolles und tolerantes Arbeitsumfeld zu schaffen. Hierfür setzt sich vor allem das interne Diversitäts-Netzwerk „DiverSIXTy“ ein. Weitere Details hierzu sind in der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellt.

Basis für die Unternehmenskultur ist das Sixt-Werte-System, das im Berichtsjahr evaluiert und in konkrete Handlungs- und Wertemuster transformiert wurde. Ziel hierbei war es, die Unternehmenswerte für alle Mitarbeiter verständlich und greifbar zu machen. Für Führungskräfte wurden hierauf aufbauend Führungsprinzipien entwickelt. Für das Jahr 2023 sind weitere Maßnahmen geplant, um die Werte unternehmensweit zu implementieren und durch Veranstaltungen, Schulungen usw. erlebbar zu machen.

Feedback-Kultur

Ein wichtiger Bestandteil des Wertesystems ist eine lebendige Feedback-Kultur. Sixt legt großen Wert darauf, seine Mitarbeiter aktiv in strategische Entscheidungen einzubinden und Impulse aus der Belegschaft einzuholen. Deshalb findet zweimal im Jahr die Mitarbeiterumfrage SIXTpulse statt, aus deren Feedback wichtige Maßnahmen für die Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit abgeleitet werden. Im Jahr 2022 wurde die Umfrage im April und November durchgeführt, wobei die durchschnittliche Beteiligung bei 64 % (Vj. 68 %) aller weltweit Beschäftigten lag. Positiv ist hierbei hervorzuheben, dass die Teilnehmerquote von 57 % im ersten Halbjahr auf 71 % im zweiten Halbjahr gesteigert werden konnte. Die Befragung gibt Auskunft über die Absicht der Mitarbeiter, ihr Arbeitsverhältnis mit Sixt zukünftig fortsetzen zu wollen (Retention Score), die Bereitschaft, ihren Arbeitsbereich bei Sixt an Freunde und Bekannte weiterzuempfehlen (Recommendation Score), und die Zufriedenheit mit ihrer Führungskraft (Leader Score). Die Ergebnisse aus den zwei Umfragen im Berichtsjahr lassen auf eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit schließen und zeigen eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr. Auf einer Skala von eins bis vier wurden für die drei Bereiche folgende durchschnittliche Ergebnisse erzielt: Retention Score 3,50 (Vj. 3,48), Recommendation Score 3,37 (Vj. 3,34) und Leader Score 3,60 (Vj. 3,59). Sowohl der Retention Score als auch der Recommendation Score konnten bei der Umfrage im November im Vergleich zum April gesteigert werden (Retention von 3,44 auf 3,56; Recommendation von 3,31 auf 3,43), was darauf schließen lässt, dass die auf der ersten Umfrage basierenden durchgeführten Maßnahmen bereits Wirkung zeigen.

Auch die im folgenden genannten Benefits aus den anderen Ländern basieren auf dem Mitarbeiter-Feedback aus dem SIXTpulse.

Im Jahr 2022 wurde der Prozess des Mitarbeiterjahresgespräches, das zwischen Dezember und März von Mitarbeiter und Vorgesetztem geführt wird, überarbeitet, um noch besser auf die individuellen Stärken und Entwicklungsfelder des Mitarbeiters eingehen und ihn optimal fördern zu können. Das neue Programm „Perform.Grow.Excite!“ sieht künftig nicht nur ein einmaliges Gespräch, sondern einen kontinuierlichen Austausch zwischen Mitarbeiter und Führungskraft vor. Über das Jahr hinweg sind mindestens drei solcher Gespräche verpflichtend. „Perform.Grow.Excite!“ sieht außerdem vor, dass Mitarbeiter im Rahmen ihrer Weiterentwicklungsplanung nicht nur von der Führungskraft allein, sondern auch von Kollegen bewertet werden können. Hiermit wird das Feedback der Führungskraft durch mehrdimensionale Eindrücke von Kollegen ergänzt.

Attraktive Vergütung & Benefits

Um eine attraktive Vergütung sicherzustellen, wurden sowohl im Filialbereich als auch den Service Centern und der Hauptverwaltung die Gehälter auf Grundlage aktueller Marktanalysen angepasst. Dies resultierte sowohl in erhöhten Grundgehältern als auch höheren Garantieprovisionen, die im Juli umgesetzt wurden und deutlich über den jeweiligen Marktstandards liegen. Parallel wurde ein Rahmenregelwerk durch eine neu geschaffene Abteilung eingeführt. Dies bildet den Grundpfeiler für eine nachhaltige Vergütungsstrategie und -philosophie, die in dem neuen Personalverwaltungssystem Workday (siehe Digitalisierung) Anwendung findet und somit noch mehr Transparenz bietet.

Zudem wurde im Jahr 2022 der höchste Sonderbonus in der Unternehmensgeschichte in Höhe von bis zu 1.700 Euro pro Mitarbeiter ausgeschüttet: Nachdem Sixt das beste Halbjahresergebnis in der Unternehmensgeschichte feiern konnte, sollten die Mitarbeiter an diesem Erfolg, an welchem sie maßgeblich mitgewirkt haben, beteiligt werden. Gleichzeitig hat diese Sonderzahlung den Mitarbeitern einen Ausgleich zu den steigenden Energiekosten sowie Lebenshaltungskosten aufgrund der Inflation geboten.

Zudem profitieren Mitarbeiter von diversen Benefits, die ihnen exklusiv zur Verfügung stehen. Diese reichen von Rabattangeboten bei verschiedenen Partnern über die Corporate Benefits Plattform und Mobilitätsangeboten (vergünstigte Mietwagenangebote, Mitarbeiterleasing in Deutschland) bis hin zu den bereits



erwähnten Yoga-Stunden, Massagen (in Österreich) oder Zuschüssen bei der Lebensversicherung (in UK). In den Ländern, in denen es keine gesetzliche Krankenversicherung gibt (in USA und Indien), unterstützt Sixt bei der privaten Versicherung und bietet weitere medizinische Unterstützung an. Viele dieser Angebote zielen auf die Förderung der mentalen und körperlichen Gesundheit der Mitarbeiter ab. So wurde im Berichtsjahr erstmals eine globale Gesundheitswoche mit diversen Vor-Ort- als auch digitalen Angeboten umgesetzt, die in der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung genauer dargestellt wird.

Mitarbeiterbindung und -förderung

Digitale Weiterbildungsangebote

Um Mitarbeiter dauerhaft an das Unternehmen zu binden, ist es wichtig, ihnen langfristig Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Unternehmens zu bieten. Um es ihnen zu ermöglichen, sich auch selbstständig über Perspektiven informieren zu können, wurde im Winter 2022 die digitale Plattform SIXTgrow implementiert, die das Profil des Mitarbeiters mit den Anforderungen offener Stellen im Unternehmen abgleicht und dem Mitarbeiter diese vorschlägt.

Zudem steht ebenfalls den Mitarbeitern der Hauptverwaltung seit Sommer 2022 kostenlos die Plattform LinkedIn Learning zur Verfügung. Diese bietet ihnen ein großes Angebot an Trainings zu verschiedensten Arbeitsbereichen, um sich selbstständig weiterbilden zu können. Inzwischen nutzen bereits 952 Mitarbeiter diese Plattform.

Sixt Campus

Zudem steht den Mitarbeitern nach wie vor die digitale Lernplattform „Sixt Campus“ zur Verfügung, die ihnen international standardisierte Weiterbildungsangebote zum Ausbau sowohl ihrer fachlichen als auch ihrer persönlichen Kompetenzen bietet. So werden über den Sixt Campus aktuell 1.358 (Vj. 1.100) webbasierte Trainings in unterschiedlichen Sprachen, mehr als 423 (Vj. 460) Wissenstests, 323 Digitale- und Präsenzveranstaltungen (Vj. 237) und rund 68 (Vj. 50) Trainingspläne angeboten, die passgenau auf die Bedürfnisse ausgerichtet sind.

In 2022 lag der Fokus verstärkt auf Präsenzveranstaltungen, die zuvor aufgrund der Coronapandemie nur noch digital stattfinden konnten. So konnten 2022 bereits 228 (Vj. 102) Classroom-Trainings mit insgesamt 948 (Vj. 318) Mitarbeitern umgesetzt werden. Gleichzeitig wurden auch digitale Formate weitergeführt:

11.540 (Vj. 9.668) Mitarbeiter nahmen an 1.963 (Vj. 1.549) digitalen Trainings teil.

Das Feedback der Mitarbeiter ist auch im Bereich des Sixt Campus unerlässlich, um die Angebote stets zu verbessern. Deshalb ist eine kurze Umfrage fester Bestandteil der jeweiligen Formate. In 2022 kann bei 20.393 abgegebenen Bewertungen ein Qualitätsindex von 4,69 Sternen (maximal 5 Sterne möglich) angegeben werden. Basierend auf den Ergebnissen wurde im Berichtsjahr u.a. die Gestaltung und Funktionalität der Plattform optimiert.

Erstmals fand im Jahr 2022 ein Global Training Summit mit mehr als 70 Trainern und Coaches aus allen Sixt Ländern statt, um die interkulturelle Projektarbeit zu stärken, global abgestimmte Trainingsmaßnahmen zu realisieren und Trainings- und Qualitätsstandards global zu etablieren.

Traineeprogramm

Nachdem das Traineeprogramm coronabedingt ausgesetzt war, konnte dieses bereits im Jahr 2021 im Filialbereich in allen Ländern wieder aufgenommen und im Berichtsjahr stark ausgebaut werden. Mit großem Erfolg wurden insgesamt 233 Trainees in dem 9–12-monatigen Programm zu Branch Managern oder Supervisoren ausgebildet. Das Training am Arbeitsplatz wird durch zentrale Trainings, lokale Workshops und regelmäßige Wissensüberprüfungen begleitet. Nach erfolgreich absolviertem Programm übernehmen die Trainees sofort ihre eigene Filiale inklusive Budget- und Personalverantwortung.

Weiterhin wurde für den Filialbereich ein weiterführendes Traineeprogramm entwickelt – das Bereichs-Direktoren-Programm, welches 2023 implementiert werden wird. Mit diesem Programm sollen Führungskräfte in der neuen Rolle als Bereichs-Direktor begleitet werden und so bei der Führung von Führungskräften unterstützt werden.

Auch im Zentralbereich wurde das Traineeprogramm im Berichtsjahr wieder aufgegriffen und dabei neu überarbeitet. Zum 1. Oktober 2022 haben zwölf Hochschulabsolventen ihr Traineeprogramm in den Bereichen Finance, Sales, Mobility Strategy & Projects, Online-Marketing und Revenue Management begonnen. In ihrem 18-monatigen Programm durchlaufen sie verschiedene Abteilungen ihres Bereichs, hospitieren in angrenzenden Bereichen und lernen das Filialgeschäft kennen. Außerdem erhalten sie die Möglichkeit, sich durch Trainings in überfachlichen Themen, einen individuellen Entwicklungsplan



und einen persönlichen Mentor auch persönlich weiterzuentwickeln.

Female Career Tandem

Auch das bereits etablierte Sixt Female Career Tandem wurde 2022 erfolgreich weitergeführt.

Das Female Career Tandem richtet sich gezielt an Mitarbeiterinnen, um ihnen neue Karriereperspektiven im Unternehmen zu eröffnen. Das Programm ist offen für Mitarbeiterinnen aller Karrierestufen. Ihnen wird ein erfahrener Mentor aus der höheren Führungsebene zur Seite gestellt, der im direkten Austausch auf die individuellen Bedürfnisse und Fragen der Mitarbeiterin eingeht und sie über ein Jahr lang auf ihrem Weg begleitet. 2022 wurde das Female Career Tandem erstmals global ausgerollt und die Paare international gemischt. Insgesamt nahmen 115 Teilnehmer (davon 59 Mentees und 56 Mentoren) aus zehn Ländern an dem Programm teil, das noch bis Sommer 2023 läuft.

Führungskräfteentwicklung

Zudem ist es Sixt wichtig, dass die Unternehmenskultur insbesondere von Führungskräften gelebt und an ihre Mitarbeiter weitergegeben wird. Um die Führungskräfte dabei zu unterstützen und vorzubereiten, wurde im Jahr 2022 ein neues Führungskräfte Curriculum implementiert. Neue Führungskräfte durchlaufen eine Serie von Schulungen, um sie mit allen relevanten Grundlagen der Führung auszustatten. Im ersten Quartal 2023 wird das Leadership Curriculum durch weitere Trainings ergänzt, um die Führungskräfte optimal auf den neuen Performance Management Prozess und die sich daraus ergebenden Mitarbeitergespräche vorzubereiten.

Hierbei ist hervorzuheben, dass die Bewertung der Führungskräfte in der Mitarbeiter-Umfrage SIXTpulse durchweg positiv ausfiel. Durchschnittlich bewerteten die Mitarbeiter ihre Führungskräfte mit 3,6 von 4 Punkten (Vj. 3,59).

Rekrutierungsstrategie

Der Bereich der Personalrekrutierung veränderte sich im Berichtsjahr in einem rasanten Tempo und brachte einige Herausforderungen mit sich. Durch die Coronapandemie und die aktuell vorherrschenden Krisen sowie deren Auswirkungen zeigen sich potenzielle Mitarbeiter grundsätzlich unsicher und weniger wechselbereit. Gleichzeitig stieg aber der Personalbedarf bei Sixt vor allem im Filialbereich durch das gute Geschäftsjahr weiter an.

Um dem saisonalen Bedarf an Filialmitarbeitern vor allem an den großen deutschen Flughäfen gerecht zu werden, wurden zusätzlich temporär Rental Sales Agents aus dem europäischen Ausland an den Standorten eingesetzt.

Um die Position des Rental Sales Agents in den Filialen zu bewerben, wurde u.a. eine Kampagne in den sozialen Netzwerken durchgeführt und eine dreiwöchige Werbe-Reise durch Deutschland durchgeführt. Das sogenannte „Open House“ bot Interessierten die Möglichkeit, ohne Anmeldung die Standorte und Stationen besuchen, sich über offene Positionen zu informieren und direkt zu bewerben. Zudem nahm Sixt wieder an zahlreichen Messen und Großveranstaltungen teil, darunter die Jobmesse Berlin, der HackaTUM, Future Works Lissabon, die CarConnects Messe sowie zahlreiche Vorlesungen und Gastvorträge an Universitäten und richtete selbst mehrere Tech Meetups aus.

Um die Effektivität der Rekrutierungsabteilung zu steigern, wurde in den Teams mit dem höchsten Einstellungsvolumen in Deutschland die Rolle des Rekrutierungskoordinators geschaffen. Diese Funktion fokussiert sich auf administrative und unterstützende Tätigkeiten und sorgt so für Entlastung der Rekrutierer.

Zudem wurde in die Digitalisierung der Rekrutierungsprozesse investiert, um besser und schneller auf den Markt reagieren zu können (siehe Digitalisierung). In diesem Zusammenhang wurden Rekrutierungs-KPIs neu definiert und die Auswertungen – auch für die Fachbereiche – entsprechend angepasst.

Da Empfehlungen von Mitarbeitern eine essenzielle Quelle bei der Rekrutierung sein können, wurde im Jahr 2022 der „Refer a Friend“ Bonus für einen Zeitraum von drei Monaten im Filialbereich von 2.000 auf 3.000 Euro erhöht.

Um die Talentsuche, insbesondere im TECH-Bereich, ausweiten und Kostenpotenziale konzernübergreifend nutzen zu können, wurde 2022 ein neuer Standort in Lissabon eröffnet.

Im Jahr 2022 konnten in Deutschland über alle Zielgruppen durchschnittlich im Monat 108 Positionen besetzt und monatlich 3.596 Bewerbungen bearbeitet werden.

Digitalisierung

Im Berichtsjahr wurde intensiv in die Digitalisierung und Standardisierung der Personal-Prozesse investiert und die Systemlandschaft in vielen Bereichen optimiert. Dabei wurde Wert daraufgelegt, die Systeme möglichst global auszurollen, um die Prozesse international zu vereinheitlichen und so messbar und vergleichbar zu machen. Deutschland als Hauptsitz diente als Pilotland, die weiteren Corporate Länder folgen sukzessive.

Zum einen wurde Smartrecruiters als neues Bewerbermanagement-System implementiert, das den kompletten Rekrutierungsprozess von der Ausschreibung bis hin zur Vertragserstellung auf einer Plattform abbildet und so die Prozesse beschleunigt.

Zum anderen wurde für die Kandidatenauswahl das digitale Assessment-Programm Aon im Bereich der Trainees und Filialleiter pilotiert, welches eine wissenschaftliche Grundlage für die Personalentscheidungen liefert. Mithilfe des Online-Assessments können deutlich schneller diejenigen identifiziert werden, die individuell von den Rekrutierern interviewt werden sollten.

Zudem wurde ein neues Reisemanagement-System (Egencia) eingeführt und in diesem Zusammenhang die Reiserichtlinien in den Sixt Ländern überarbeitet.

Ende 2021 wurde die Auswahl für ein neues internes Personalverwaltungssystem getroffen, dessen Implementierung im Berichtsjahr begonnen wurde und dessen globale Einführung für

2023 geplant ist. Es wird das bisherige interne System SIXTforce ablösen. Workday bildet alle Personalprozesse von der Einstellung bis zur Vertragsbeendigung elektronisch ab. Auch der Prozess der Personalplanung wird mit Hilfe von Workday deutlich professionalisierter und effizienter durchgeführt werden können.

Arbeitssicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter

Auch im Berichtsjahr wurden alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zur Eindämmung der Coronapandemie nach Vorgaben des Gesetzgebers weitergeführt. Allen Mitarbeitern der Hauptverwaltung in Pullach steht ein hausinternes Testzentrum zur Verfügung, das sowohl Schnell- als auch PCR-Tests durchführt. Um die Mitarbeiter bei allen Fragestellungen rund um COVID-19 eng begleiten zu können, steht ihnen nach wie vor weltweit ein ständig erreichbarer Support zur Verfügung. Hierüber sind im Berichtsjahr 2.794 Anfragen (Vj. 758) eingegangen.

Auch im Bereich Mitarbeiter-Gesundheit stand die Digitalisierung im Fokus: So wurden verschiedene e-Learning-Programme implementiert, u.a. zu den Themen Arbeitssicherheit, Brandschutz, Arbeitsmedizin und Dienstwagenfahrten. Zudem wurde die Dokumentation von Arbeitsunfällen und Beinaheunfällen digitalisiert. Diese können nun über ein digitales Formular gemeldet werden. Hierdurch stehen nun erstmals umfassende Daten zur Verfügung, um bspw. Die häufigsten Unfallursachen zu identifizieren und – wo möglich – zu beheben. Die Implementierung ist in Deutschland abgeschlossen, weitere Corporate Länder sollen 2023 folgen.

Zudem wurden im Berichtsjahr an allen Hauptstandorten in Deutschland Evakuierungsübungen durchgeführt, um Mitarbeiter auf das korrekte Verhalten im Notfall vorzubereiten.

Mitarbeiterzahlen

Der Sixt-Konzern beschäftigte im Jahr 2022 durchschnittlich 7.509 Mitarbeiter (Vj. 6.399).

Im Segment Inland waren 2022 durchschnittlich 3.023 Mitarbeiter beschäftigt, 11,8 % mehr als im Vorjahr (Vj. 2.704).

In Segment Europa stieg die durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 2.421 im Vorjahr auf 2.768 Mitarbeiter im Jahr 2022 an, was einem Plus von 14,3 % entspricht.

In Segment Nordamerika stieg die durchschnittliche Beschäftigtenzahl im Geschäftsjahr um 37,0 % auf 1.308 (Vj. 955) an.

Auf Sonstige entfielen durchschnittlich 410 Mitarbeiter (Vj. 319).

| Zahl der durchschnittlich Beschäftigten | 2022 | 2021 |
|---|--------------|--------------|
| Inland | 3.023 | 2.704 |
| Europa | 2.768 | 2.421 |
| Nordamerika | 1.308 | 955 |
| Sonstige | 410 | 319 |
| Gesamt | 7.509 | 6.399 |



B.4 || ANGABEN GEMÄß §§ 289A UND 315A HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen

Das gezeichnete Kapital der Sixt SE per 31. Dezember 2022 beträgt insgesamt 120.174.996,48 Euro und ist eingeteilt in 30.367.110 auf den Inhaber lautende Stammaktien, zwei auf den Namen lautende Stammaktien sowie 16.576.246 auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien ohne Stimmrecht.

Bei den Aktien der Gesellschaft handelt es sich jeweils um nennwertlose Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am gezeichneten Kapital von 2,56 Euro je Aktie. Der Anteil der Stammaktien am gezeichneten Kapital per 31. Dezember 2022 beträgt somit insgesamt 77.739.806,72 Euro, der Anteil der Vorzugsaktien insgesamt 42.435.189,76 Euro. Die Aktien sind voll eingezahlt.

Nur die Stammaktien sind stimmberechtigt. Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Vorzugsaktien gewähren vorbehaltlich zwingender gesetzlicher Regelungen kein Stimmrecht. Soweit Vorzugsaktien dennoch ein Stimmrecht zusteht, gewährt eine Vorzugsaktie eine Stimme. Vorzugsaktien sind mit einem Gewinnvorzug ausgestattet, aufgrund dessen die Inhaber von Vorzugsaktien aus dem jährlichen Bilanzgewinn eine um 2 Eurocent höhere Dividende als die Inhaber von Stammaktien, mindestens aber eine Dividende von 5 Eurocent je Aktie erhalten. Für Vorzugsaktionäre entsteht ein Nachzahlungsanspruch für die Mindestdividende, sofern der Bilanzgewinn eines Jahres oder mehrerer Geschäftsjahre zur Ausschüttung der Mindestdividende nicht ausreicht. Weitere Einzelheiten dazu ergeben sich aus § 22 der Satzung der Sixt SE.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffen

Abgesehen von dem Ausschluss des Stimmrechts für Vorzugsaktien bestehen nach der Satzung der Gesellschaft keine Beschränkungen des Stimmrechts. Auch die Übertragung von Aktien unterliegt nach der Satzung der Gesellschaft keinen Einschränkungen. Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, die auf eine Beschränkung des Stimmrechts oder der Übertragung von Aktien abzielen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

Beteiligungen an der Sixt SE

Die Erich Sixt Vermögensverwaltung GmbH, Pullach, Landkreis München, deren Anteile mittelbar und unmittelbar vollständig in Händen der Familie Sixt liegen, ist per 31. Dezember 2022 am

gezeichneten Kapital der Gesellschaft mit 17.701.822 stimmberechtigten Stammaktien beteiligt. Diese gewähren 58,3% der Stimmen. Weitere direkte oder indirekte Beteiligungen, die per 31. Dezember 2022 10% der Stimmrechte überschreiten, sind der Gesellschaft nicht mitgeteilt worden und dem Vorstand auch nicht bekannt.

Aktien mit Sonderrechten

Nach § 10 Ziffer 1 der Satzung der Sixt SE besteht der Aufsichtsrat der Gesellschaft aus vier Mitgliedern. Hiervon werden drei Mitglieder nach den gesetzlichen Bestimmungen von der Hauptversammlung gewählt. Ein weiteres Mitglied wird von dem Aktionär Herr Erich Sixt in den Aufsichtsrat entsendet. Das Entsendungsrecht steht auch seinen Erben zu, soweit sie Aktionäre sind. Im Übrigen sind Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, nicht vorhanden.

Beteiligung von Arbeitnehmern und ihre Kontrollrechte

Beteiligungen von Arbeitnehmern am Kapital der Gesellschaft, bei denen die Kontrollrechte der Arbeitnehmer nicht unmittelbar ausgeübt werden, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, Satzungsänderungen

Die Sixt SE hat ein dualistisches Leitungs- und Aufsichtssystem, bestehend aus einem Leitungsorgan (Vorstand) und einem Aufsichtsorgan (Aufsichtsrat). Die gesetzlichen Vorschriften und Bedingungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands sind in Artikel 39 Absatz 2 Satz 1 SE-VO, Artikel 46 SE-VO, § 16 SEAG, Artikel 9 Absatz 1 lit. C) (ii) SE-VO, §§ 84, 85 AktG und § 7 der Satzung niedergelegt. Danach besteht der Vorstand aus einer oder mehreren Personen. Die Zahl der Vorstandsmitglieder bestimmt der Aufsichtsrat. Gemäß § 7 Ziffer 2 der Satzung können die Mitglieder des Vorstands vom Aufsichtsrat für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Der Aufsichtsrat beschließt hierüber mit einfacher Stimmenmehrheit. Wiederbestellungen sind zulässig. Eine vorzeitige Abberufung eines Mitglieds des Vorstands durch den Aufsichtsrat bedarf gemäß den gesetzlichen Bestimmungen eines wichtigen Grundes.

Über Änderungen der Satzung der Sixt SE beschließt die Hauptversammlung. Die Vorzugsaktien haben dabei vorbehaltlich zwingender gesetzlicher Regelungen kein Stimmrecht. Satzungsändernde Beschlüsse der Hauptversammlung bedürfen



von Gesetzes wegen einer Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (Artikel 59 Absatz 1 SE-VO, § 179 Absatz 2 Satz 1 AktG).

Gesetzlich ist jedoch die Möglichkeit eingeräumt, dass die Satzung eine geringere Mehrheit vorsieht, sofern mindestens die Hälfte des gezeichneten Kapitals vertreten ist. Diese Möglichkeit gilt allerdings nicht für die Änderung des Gegenstands des Unternehmens, die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft in einen anderen Mitgliedsstaat sowie für Fälle, für die eine höhere Kapitalmehrheit gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist (Artikel 59 Absatz 2 SE-VO, § 51 SEAG).

Von der Möglichkeit einer abweichenden Regelung der Mehrheitserfordernisse hat die Sixt SE durch eine bei börsennotierten Gesellschaften übliche Satzungsbestimmung Gebrauch gemacht. Gemäß § 20 Ziffer 2 der Satzung bedürfen Satzungsänderungen, soweit zwingende gesetzliche Regelungen nicht entgegenstehen, der einfachen Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, wenn mindestens die Hälfte des stimmberechtigten Grundkapitals vertreten ist. Hiervon abweichend schreibt § 20 Ziffer 2 Satz 3 der Satzung vor, dass Kapitalerhöhungen aus Gesellschaftsmitteln nur mit einer Mehrheit von 90% der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden können. Änderungen der Satzung, die lediglich deren Fassung betreffen, können gemäß § 16 der Satzung statt durch die Hauptversammlung auch durch den Aufsichtsrat beschlossen werden.

Befugnisse des Vorstands, insbesondere zur Aktienaussgabe und zum Aktienrückkauf

Genehmigtes Kapital 2020: Der Vorstand ist gemäß § 4 Absatz 3 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals, um insgesamt bis zu 32.640.000,00 Euro zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2020). Die Ermächtigung umfasst auch die Befugnis – bis zur gesetzlich zulässigen Höchstgrenze – neue Vorzugsaktien ohne Stimmrecht auszugeben, die bei der Verteilung des Gewinns und/oder des Gesellschaftsvermögens den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe festzulegen. Die neuen Aktien können dabei vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch mit Gewinnberechtigung ab Beginn des ihrer Ausgabe vorangehenden Geschäftsjahres ausgestattet werden, wenn im Zeitpunkt der

Ausgabe der neuen Aktien ein Gewinnverwendungsbeschluss der Hauptversammlung über den Gewinn dieses Geschäftsjahres noch nicht gefasst worden ist.

Die näheren Einzelheiten, auch zur Ermächtigung des Vorstands, in bestimmten Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

Die Ermächtigung zur Ausgabe neuer Aktien aus genehmigtem Kapital ermöglicht es dem Vorstand, schnell und flexibel einen etwaigen Kapitalbedarf der Sixt SE zu decken und je nach Marktlage attraktive Finanzierungsmöglichkeiten zu nutzen.

Bedingtes Kapital 2020: Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 350.000.000,00 Euro mit befristeter oder unbefristeter Laufzeit zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte zum Bezug von insgesamt bis zu 6.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien der Sixt SE zu gewähren und/oder für die Gesellschaft entsprechende Wandlungsrechte vorzusehen. Die jeweiligen Wandlungs- oder Optionsrechte können unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben den Bezug von auf den Inhaber lautenden Stammaktien und/oder auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien ohne Stimmrecht vorsehen. Die Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen können auch durch ein in- oder ausländisches Unternehmen begeben werden, an dem die Sixt SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist. In diesem Fall ist der Vorstand ermächtigt, für die emittierende Gesellschaft seitens der Sixt SE die Garantie für die Rückzahlung der Schuldverschreibungen und die Zahlung der hierauf zu entrichtenden Zinsen zu übernehmen und den Inhabern bzw. Gläubigern solcher Schuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte auf Aktien der Sixt SE zu gewähren. Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen können gegen Bar- und/oder Sachleistung ausgegeben werden. Den Aktionären der Sixt SE steht grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht zu, jedoch ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht unter bestimmten Bedingungen auszuschließen.



Die näheren Einzelheiten, auch zur Ermächtigung des Vorstands, in bestimmten Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, ergeben sich aus der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020.

Im Zusammenhang damit ist das Grundkapital der Gesellschaft durch Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 um insgesamt bis zu 15.360.000,00 Euro durch Ausgabe von insgesamt bis zu 6.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) und/oder auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Vorzugsaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2020). Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) von der Sixt SE oder einem in- oder ausländischen Unternehmen, an dem die Sixt SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist, ausgegeben werden. Sie wird nur durchgeführt, soweit von den Wandlungs- oder Optionsrechten aus den vorgenannten Schuldverschreibungen tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder Wandlungspflichten aus solchen Schuldverschreibungen erfüllt werden und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorgenannten Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 jeweils zu bestimmenden Options- bzw. Wandlungspreis. Die neuen Aktien nehmen ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe am Gewinn der Gesellschaft teil; sie nehmen stattdessen bereits ab Beginn des ihrer Ausgabe vorangehenden Geschäftsjahres am Gewinn der Gesellschaft teil, wenn im Zeitpunkt der Ausgabe der neuen Aktien ein Gewinnverwendungsbeschluss der Hauptversammlung über den Gewinn dieses Geschäftsjahres noch nicht gefasst worden ist. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien: Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 gemäß § 71 Absatz 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) eigene auf den Inhaber lautende Stamm- und/oder auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien der Gesellschaft in einem Umfang von bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Erteilung der Ermächtigung bzw. – sofern geringer – im Zeitpunkt der Aus-

übung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die aufgrund der vorgenannten Ermächtigung erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach § 71d AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des jeweils bestehenden Grundkapitals entfallen.

Die Ermächtigung kann jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder teilweise, einmal oder mehrmals durch die Gesellschaft oder durch von ihr abhängige oder in ihrem Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen ausgeübt werden, oder auch durch Dritte, die für Rechnung der Gesellschaft oder für Rechnung von ihr abhängiger oder in ihrem Mehrheitsbesitz stehender Unternehmen handeln. Die Ermächtigung kann zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck ausgeübt werden. Ein Erwerb zum Zweck des Handels in eigenen Aktien ist ausgeschlossen. Gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ist die Gesellschaft ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben.

Die näheren Einzelheiten, auch zur Ermächtigung des Vorstands, in bestimmten Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, ergeben sich aus den Beschlussfassungen der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020.

Angaben zum Erwerb und Bestand eigener Aktien finden sich im Konzernanhang unter Ziffer 14.22\ unter „Eigene Anteile“.

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Bei einem Kontrollwechsel, auch infolge eines Übernahmeangebots, stehen Gläubigern der Gesellschaft folgende Rechte zu:

- || Den jeweiligen Gläubigern der von der Gesellschaft begebenen Anleihe 2018/2024 (ISIN: DE000A2G9HU0) im Nennbetrag von 250.000.000,00 Euro und der von der Gesellschaft begebenen Anleihe 2020/2024 (ISIN: DE000A3H2UX0) im Nennbetrag von 300.000.000,00 Euro steht ein mit einer Frist von 30 Tagen nach Bekanntgabe der Kontrollwechselmitteilung (oder 30 Tage nach dem nächsten Zinszahlungstermin, sofern dieser in der zuvor benannten 30-Tage-Frist läge) ausübbares Kündigungsrecht zu. Ein Kontrollwechsel ist nach den Anleihebedingungen gegeben, wenn eine Person oder Personen, die im Sinne des § 34 Absatz 2 WpHG abgestimmt handeln, nach dem Ausgabetag Kontrolle über die Emittentin erwerben. Kontrolle bedeutet hier direktes oder indirektes



rechtliches oder wirtschaftliches Eigentum (jeweils im Sinne des § 34 WpHG) von Stammaktien, die zusammen mehr als 30 % der Stimmrechte gewähren. Person bezeichnet hier jede natürliche oder juristische Person oder Organisation jeglicher Art, aber unter Ausschluss von (i) verbundenen Tochterunternehmen der Emittentin im Sinne der §§ 15 bis 18 AktG, (ii) Herrn Erich Sixt, (iii) seinen Verwandten in gerader Linie, (iv) seiner Ehegattin oder Ehegatten/-innen seiner Verwandten gerader Linie, (v) einer Sixt-Familienstiftung und/oder (vi) einer/eines von den unter (ii) bis (v) genannten Personen im Sinne der/des §§ 15 bis 18 AktG beherrschten Gesellschaft oder Joint Ventures oder sonstigen Organisation oder Zusammenschlusses, unabhängig davon, ob es sich um eine selbstständige juristische Person handelt oder nicht.

- Die Gläubiger der Konsortialkreditlinie haben, nach Ablauf einer Verhandlungsfrist von 20 Bankarbeitstagen nach Eintritt des Kontrollwechsels, jeweils einzeln das Recht, mit einer Frist von nicht weniger als zehn Bankarbeitstagen ihre Kreditzusage zu kündigen und alle ihre Anteile an unter dem Konsortialkredit ausstehenden Ziehungen fällig und zahlbar zu stellen (Pflichtsondertilgungsrecht). Ein Kontrollwechsel ist nach den Bedingungen des Konsortialkreditvertrags gegeben, wenn eine Person oder Personen, die im Sinne des § 34 Absatz 2 WpHG abgestimmt handeln, nach Abschluss des Konsortialkreditvertrags Kontrolle über die Sixt SE erwerben. Kontrolle bedeutet hier direktes oder indirektes rechtliches

oder wirtschaftliches Eigentum (jeweils im Sinne des § 34 WpHG) von Stammaktien, die zusammen mehr als 30 % der Stimmrechte gewähren. Person bezeichnet hier jede natürliche oder juristische Person oder Organisation jeglicher Art, aber unter Ausschluss von (i) Herrn Erich Sixt, (ii) seinen Verwandten in gerader Linie, (iii) seiner Ehegattin oder Ehegatten/-innen seiner Verwandten gerader Linie, (iv) einer von einer oder mehreren unter (i) bis (iii) oder (v) genannten Personen gegründeten Sixt-Familienstiftung und/oder (v) einer/eines von den unter (i) bis (iv) genannten Personen im Sinne der/des §§ 15 bis 18 AktG beherrschten Gesellschaft oder Joint Ventures oder sonstigen Organisation oder Zusammenschlusses, unabhängig davon, ob es sich um eine selbstständige juristische Person handelt oder nicht.

Bei den vorstehend beschriebenen Rechten handelt es sich sämtlich um Gläubigerrechte, die am Kapitalmarkt oder auch im Kreditgeschäft üblich sind.

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind, existieren nicht.

B.5 || PROGNOSEBERICHT

1. KONJUNKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) ist die Weltwirtschaft auch im Jahr 2023 insbesondere durch den Krieg in der Ukraine und die durch anhaltenden Inflationsdruck verursachte Lebenshaltungskostenkrise belastet. Die Risiken seien nach wie vor hoch, hätten gegenüber der letzten Prognose vom Oktober 2022 aber abgenommen. Die Erhöhung der Zentralbankzinsen als wesentliches Instrument, um die Inflation zu bekämpfen, drückt zusätzlich auf die globale Wirtschaftstätigkeit. Der IWF geht deshalb davon aus, dass sich das globale Wachstum im nächsten Jahr weiter verlangsamt. Die Leistung der drei größten Volkswirtschaften der Welt – China, der Euroraum und die USA – wird sich dabei unterschiedlich entwickeln: In den USA und im Euroraum wird sich das Wirtschaftswachstum laut IWF aus den oben genannten Gründen verringern. Für China erwartet der IWF dagegen eine Wiederbelebung der Wirtschaft durch die Abkehr von der Null-COVID-Politik und die damit verbundene vollständige Wiederöffnung des öffentlichen Lebens. Für das Gesamtjahr 2023 prognostiziert der IWF in seinem World Economic Outlook vom Januar 2023 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 2,9 % gegenüber dem Vorjahr.

Der zunehmende Inflationsdruck bleibt die unmittelbarste Bedrohung für den derzeitigen und künftigen Wohlstand, da er die Realeinkommen drückt und die makroökonomische Stabilität untergräbt. Im Durchschnitt des Jahres 2022 haben sich die Verbraucherpreise laut IWF weltweit um 8,8 % gegenüber dem Vorjahr erhöht. Die IWF-Experten erwarten, dass die Inflation im laufenden Geschäftsjahr 2023 auf 6,6 % und im Jahr 2024 auf 4,3 % sinken wird.

Für die wirtschaftliche Entwicklung in den USA prognostiziert der IWF im Jahr 2023 ein Wachstum von 1,4 % und für die Wirtschaft der Eurozone ein Plus von 0,7 %. Für Deutschland erwartet die Bundesregierung statt der ursprünglich befürchteten leichten Rezession nunmehr einen leichten Anstieg des BIP um 0,2 %. Der IWF erwartet hier ein Plus von 0,1 %.

Die Europäische Zentralbank (EZB) ging zuletzt von einem BIP-Wachstum in der Eurozone im laufenden Jahr von 0,5 % aus, nachdem sie im September noch ein Plus von 0,9 % prognostiziert hatte. Im Jahr 2024 soll das Wachstum unverändert 1,9 % betragen.

Quellen

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung 2023, Januar 2023

Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook Update Januar 2023

Europäische Zentralbank (EZB), Eurosystem staff macroeconomic projections for the euro area, Dezember 2022

2. BRANCHENENTWICKLUNG

Mit Blick auf die konjunkturellen Prognosen für das Jahr 2023 geht Sixt von weiterhin herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Mobilitätsdienstleistungen aus. Diese Erwartung ist neben makroökonomischen Unsicherheiten insbesondere mit Unsicherheiten wie der Fahrzeugverfügbarkeit und der Preisentwicklung verbunden. Sixt wird die gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Entwicklungen im Jahr 2023 genauestens beobachten und sorgfältig analysieren.

Die Zukunftsaussichten der Branche sind nach Einschätzung des WTTC positiv. Trotz der Schwierigkeiten, mit denen der Sektor zu kämpfen hat, deuten die WTTC-Prognosen auf ein starkes Wachstumsjahrzehnt hin. Die Reise- und Tourismusbranche wird demnach zwischen 2022 und 2032 um durchschnittlich 5,8 % pro Jahr wachsen und damit das Wachstum der Gesamtwirtschaft (2,7 % pro Jahr) übertreffen. Bis Ende 2023 könnte die Reise- und Tourismusbranche wieder das Niveau von 2019 erreichen. Etwas weniger euphorisch ist die European Travel Commission (ETC). Auch sie erwähnt einen ermutigenden Ausblick für Europa. Beim Übernachtungsaufkommen erwartet sie jedoch erst 2025 eine Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau.

Die Luftsicherheitsorganisation Eurocontrol geht davon aus, dass die Anzahl der Flüge im europäischen Luftraum zwar weiter zunehmen, aber ebenfalls erst 2025 wieder das Niveau von 2019 erreicht haben wird. IATA, der weltweite Dachverband der Fluggesellschaften, geht davon aus, dass 2023 das Passagieraufkommen auf Inlandsflügen bereits 95 % und auf internationalen Verbindungen 80 % des Vor-Corona-Niveaus von 2019 erreichen wird, wobei das Re-Opening von China noch nicht berücksichtigt ist.

Die Coronapandemie hat laut WTTC die Art und Weise, wie wir leben, arbeiten und reisen, verändert und damit auch die Anforderungen, Erwartungen und Vorlieben der Reisenden. Beispielsweise zögen die Reisenden nach einer Zeit der Abriegelung und Isolation weniger überfüllte und sogar unbekannte Reiseziele vor.



Auch hätten sich die Reisenden während der Pandemie stärker für Nachhaltigkeit engagiert, was sich wiederum auf ihre Reiseentscheidungen auswirke. Von vermehrten Inlandsreisen über eine erhöhte Nachfrage nach längeren Aufenthalten, gebührenfreien Stornierungen bis hin zu verbesserten Gesundheits- und Hygienemaßnahmen haben die Verbraucher laut WTTC ihre neuen Präferenzen durch Buchungen, Anfragen und Umfragen deutlich gemacht.

Auch den weltweiten Geschäftsreiseverkehr sieht der WTTC auf dem Weg der Erholung. Nach einer Zunahme um mehr als 41 % in diesem Jahr prognostiziert er für die nächsten zehn Jahre ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,5 %, wobei die asiatisch-pazifische Region noch schneller wachsen könnte.

Für die Mobilitätsbranche insgesamt stellen zum einen der Krieg in der Ukraine sowie zum anderen die anhaltend hohen Kosten für Energie und Lebenshaltung und in der Folge eine mögliche Abschwächung der Ausgabenbereitschaft für Reisen nur schwer kalkulierbare Risiken für die künftige Geschäftsentwicklung dar.

Quellen

World Travel & Tourism Council (WTTC), *Economic Impact 2022 Report*, 6. September 2022

World Travel & Tourism Council (WTTC), *Pressemitteilung* 6. September 2022

European Travel Commission (ETC), *European Tourism 2022: Trends & Prospects Quarterly Report (Q3/2022)*, November 2022

Luftsicherheitsorganisation Eurocontrol, *Performance 2022 – Outlook 2023*, Dezember 2022

International Air Transport Association (IATA), *Global Outlook for Air Transport*, Dezember 2022

3. VORAUSSICHTLICHE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Das Geschäftsmodell von Sixt zeichnet sich einerseits durch große Wachstumspotenziale aufgrund des sich dynamisch verändernden Mobilitätsverhaltens und andererseits durch die Fähigkeit aus, schnell auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. So ist es im Geschäftsjahr 2022 nach den durch die Coronapandemie geprägten Vorjahren und trotz der Belastungen aufgrund des Ukraine-Kriegs gelungen, wieder deutlich Personal und Flotte aufzubauen und das positive Marktumfeld hinsichtlich der Nachfrage nach Anmietungen und in Bezug auf Preise zu nutzen. Dank der sehr soliden Finanzierungs- und Eigenkapitalsituation des Konzerns konnte Sixt auch die Auswirkungen aus den deutlichen Zinserhöhungen der Notenbanken begrenzen und die Internationalisierungs- und Digitalisierungsstrategie durch anhaltend hohe Investitionen vorantreiben. Ein wichtiger Erfolgsfaktor

von Sixt ist der Premiumfokus auf allen Ebenen, vom Fahrzeugangebot über sämtliche Serviceleistungen hinweg. Dabei expandiert das Unternehmen sowohl im Privatkundengeschäft, bei Firmenkunden und gemeinsam mit Partnerunternehmen zur Erschließung zusätzlicher Wachstumspotenziale.

Große zusätzliche Marktpotenziale dank grundlegender Veränderungen im Mobilitätsverhalten

Die Mobilität der Zukunft wird sich nach Expertenmeinungen in den nächsten Jahrzehnten massiv verändern. Dem trägt Sixt mit seiner integrierten Mobilitätsplattform und einer weit fortgeschrittenen Digitalisierung aller operativen Geschäftsprozesse Rechnung. Hierdurch bietet Sixt den Kunden ein Höchstmaß an Flexibilität und Freiheit, ihre Mobilität zu gestalten – ohne die Notwendigkeit, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Die erwartete zunehmende Urbanisierung verändert die individuellen Anforderungen an die Flexibilität und Verfügbarkeit eines Fahrzeugs. Die sich hieraus ergebenden Wachstumspotenziale bildet Sixt über ein breit diversifiziertes Produktangebot ab, wodurch sich das von Sixt adressierbare weltweite Marktpotenzial in den nächsten Jahrzehnten um ein Vielfaches vergrößert. Um diese Potenziale effizient heben zu können, fokussiert sich Sixt vor allem auf folgende Wachstumsinitiativen, die sich im Detail auch im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts wiederfinden:

Ausbau des Angebots auf einer voll integrierten und digitalisierten Mobilitätsplattform

Sixt sieht sich durch umfangreiche Investitionen als Markt- und Innovationsführer für internationale Mobilitätsangebote. Durch die Digitalisierung aller Geschäftsaktivitäten über die etablierte Mobilitätsplattform ONE und die SIXT App können die Kunden einfach und flexibel ihre Mobilität selbst gestalten. Dies umfasst sämtliche Vertriebskanäle und Geschäftsprozesse. Um die Wachstums- und Marktanteilspotenziale heben zu können, treibt Sixt die Weiterentwicklung seiner digitalen Services auch in Zukunft konsequent voran. Im Fokus steht hierbei die Funktionalität der Anwendungen hinsichtlich des Designs und der Benutzerfreundlichkeit. Darüber hinaus wird Sixt die erfolgreich etablierte Integration seiner Angebote in die Buchungsprozesse von Kooperationspartnern wie Hotelketten, Fluggesellschaften, Travel Apps und weiteren Partnern fortlaufend optimieren.

Wegbereiter für Nachhaltigkeit in der Mobilität

In zunehmendem Maße prägt auch das Thema Nachhaltigkeit die Strategie und die Wachstumschancen des Unternehmens.

Neben dem Fokus auf Klimaneutralität aller Standorte und Stationen sieht sich Sixt auch als Vorreiter und Wegbereiter der Elektromobilität. So soll der Elektrofahrzeuganteil in Europa von aktuell 14 % bis 2030 auf 70 % – 90 % steigen. Zudem plant das Unternehmen 50 Mio. Euro in den Aufbau einer eigenen Ladeinfrastruktur zu investieren.

Internationalisierung bleibt wichtiger Wachstumstreiber

Grundlage des Erfolgs von Sixt ist der konsequente Ausbau der Marktpositionen im Inland wie im internationalen Geschäft. Das deutliche Wachstum des internationalen Geschäfts bezieht sich auf das Privatkunden- und in zunehmendem Maß auch auf das Firmenkunden-Geschäft, aber auch auf den Bereich Van & Truck. Wie schon im Vorjahr steht auch 2023 die Expansion im US-Geschäft im Fokus. So ist das Land im vergangenen Jahr bereits zum größten Einzelmarkt des Unternehmens aufgestiegen, der Marktanteil wurde auf ca. 3 % gesteigert. Neben dem Ausbau des Netzwerks an Flughäfen sollen zukünftig auch innerstädtische Stationen in ausgewählten Metropolen etabliert werden. Zudem verspricht sich Sixt von einer Ende 2022 gestarteten flächendeckenden Marketingkampagne zusätzliche Marktanteils-gewinne. Auch der 2022 erfolgte Markteintritt in Kanada verspricht für die Zukunft zusätzliche Wachstumschancen.

Neben dem organischen Wachstum prüft Sixt auch permanent Opportunitäten für externes Wachstum aus dem seit Jahren zu beobachtenden internationalen Konzentrationsprozess unter den Autovermietern.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten betrifft den sukzessiven Ausbau und die Optimierung des weltweiten Franchisenetzes. Hierbei profitiert Sixt von der Zusammenarbeit mit Partnern in mittlerweile rund 100 Ländern weltweit, die sich durch eine relevante Marktposition und durch umfassende Branchenkenntnisse auszeichnen. Das betrifft auch die Zusammenarbeit mit sogenannten General Sales Agents (GSAs) insbesondere für das Angebot von Sixt-Produkten in B2B-, B2C- und B2P-Kanälen. Zudem werden Buchungspartnerschaften mit relevanten Reiseportalen abgeschlossen und ein Kundenservice in der jeweiligen Landessprache zur Verfügung gestellt, um Outbound-Geschäft in Sixt-Corporate und Franchise Ländern zu generieren.

SIXT rent als Grundlage des Unternehmenserfolgs

SIXT rent bleibt die Grundlage des Geschäftserfolgs des Sixt-Konzerns. Im Fokus steht der spürbare Mehrwert der Kunden bei Flexibilität, Zeitersparnis und Komfort der Services über sämtliche Vertriebskanäle hinweg. Diese werden auch 2023 kontinuierlich weiterentwickelt und durch die Einbindung neuer

Partner in die Mobilitätsplattform erweitert. Der Premiumansatz von Sixt ermöglicht seinen Kunden weltweit, den gesamten Mietprozess von der Buchung, der Fahrzeugnutzung und -abgabe bis zur Rechnungsabwicklung über die SIXT App flexibel und einfach abzuwickeln.

SIXT truck mit Ausbau der internationalen Präsenz

Auch SIXT truck zählt zu den wichtigen zukünftigen Wachstumstreibern von Sixt. Mittelfristiges Ziel ist es, eine marktführende Position in Europa im Bereich der Vermietung leichter und mittelschwerer Nutzfahrzeuge und einen relevanten Marktanteil in den USA zu erreichen. Wettbewerbsvorteile sieht der Sixt-Konzern vor allem dank des hohen Digitalisierungsgrads, funktionaler Synergien mit dem SIXT rent-Geschäft, der Herstellerunabhängigkeit beim Fahrzeugangebot sowie der Adaptionflexibilität auf kunden- und segmentspezifische Produkt- und Prozesslösungen. Die Zahl der seit 2021 etablierten Sixt Truck Competence Center soll zukünftig auf 50 ausgebaut werden, um die erhöhten Bedürfnisse von anspruchsvollen Geschäftskunden effizienter adressieren und die gesamte Palette von Nutzfahrzeugen bis 14 Tonnen sowie Spezialfahrzeuge anbieten zu können. Die Zahl der Stationen soll in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut werden, unter anderem auch in den USA. Auch hier steht die Anbindung des Bereichs an die digitale Mobilitätsplattform ONE im strategischen Fokus.

SIXT+ profitiert von dynamisch steigender Nachfrage

SIXT+, das seit 2020 angebotene Abo-Angebot von Sixt, leistet bereits einen substanziellen Umsatzbeitrag und soll diesen angesichts einer stark steigenden Nachfrage von Geschäfts- und Privatkunden weiter ausbauen. Entsprechend wird Sixt die Anzahl der Abo-Fahrzeugmodelle deutlich ausbauen und dabei einen besonderen Fokus auf Elektromobilität legen, um der Dynamisierung des diesbezüglichen Nachfragetrends in den kommenden Jahren nachzukommen.

SIXT share im Fokus nachhaltiger Mobilität der Zukunft

Modernes Carsharing wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ein zentraler Baustein für nachhaltige Mobilität weltweit werden; dies bestätigen auch die Wissenschaftler der Universität St. Gallen, mit der Sixt eng zusammenarbeitet. Sixt treibt daher die Vernetzung der Fahrzeuge in der Flotte für den flexiblen Einsatz sowohl in der Autovermietung als auch im Carsharing voran. Hierdurch ist Sixt in der Lage, Carsharing-Fahrzeuge auch außerhalb definierter Geschäftsgebiete bereits etablierten sowie neuen Kundengruppen anzubieten. Von zentraler Bedeutung wird das Angebot von Premiumfahrzeugen mit gehobener Aus-



stattung und in immer mehr Stationen auch das von Elektrofahrzeugen sein. SIXT share ist neben Deutschland seit Mitte 2020 in den Niederlanden und damit auch erstmals im Ausland etabliert und wird sukzessive international ausgebaut.

SIXT ride bietet flexible Transferleistungen gemeinsam mit leistungsstarken Partnern

Transferservices werden zukünftig an Bedeutung gewinnen. Diese bietet Sixt mit SIXT ride über leistungsstarke Mobilitätspartner im Taxi- und Ride Hailing-Bereich ebenfalls einfach und flexibel über die Mobilitätsplattform ONE in den Kernmärkten Deutschland, USA, Großbritannien, Frankreich, Spanien, Italien sowie Benelux an. Zudem werden Privat- und Geschäftskunden weitere vorausbuchbare Transferservices in einer Vielzahl von Städten weltweit angeboten. SIXT ride adressiert auch verstärkt Corporate Travel Manager, die hierüber Taxi- und Fahrdienstleistungen professionell einkaufen können. Das Serviceangebot umfasst auch die Möglichkeit, alle Rechnungen – etwa für Geschäftsreisen – bei Sixt an einer Stelle und in einem Format über die App abzurufen.

4. ERWARTETE ENTWICKLUNG DER ERTRAGSSITUATION IM GESCHÄFTSJAHR 2023

Sixt erwartet für das Geschäftsjahr 2023 eine gute Entwicklung bei den wichtigsten finanziellen Steuerungsgrößen Umsatz und Ergebnis vor Steuern.

Die Zuversicht basiert auf der Erwartung einer weiteren Normalisierung des öffentlichen Lebens, einer Abnahme der weltweiten Restriktionen und Beschränkungen aufgrund der Coronapandemie und keinem Auftreten neuer Virusvarianten

mit negativen substanziellen Auswirkungen auf die Unternehmen der Touristik- und Mobilitätsbranche. So war schon 2022 und in den ersten Wochen 2023 zu beobachten, dass sich die Nachfrage wieder dem Vor-Corona-Niveau nähert, jedoch zu höheren Preisen im Vergleich zu 2019. In Bezug auf den Ukraine-Krieg bestehen erhebliche Unsicherheiten zur weiteren Entwicklung der geopolitischen Situation und den Auswirkungen auf die Weltwirtschaft, wie in den vorigen Abschnitten beschrieben. Sixt hat 2022 seine Widerstandsfähigkeit gegenüber der stark steigenden Inflation und den anziehenden Zinssätzen weltweit unter Beweis gestellt.

Um die Wachstumspotenziale konsequent realisieren zu können, wird Sixt auch im Berichtsjahr 2023 die operativen Prozesse kontinuierlich verbessern und die internationale und produktseitige Expansion durch substanzielle Investitionen in den Personalaufbau, den Ausbau von Fahrzeugflotte und Infrastruktur, die Weiterentwicklung der Software sowie in Marketingaktivitäten fortsetzen.

Angesichts sehr guter und etablierter Geschäftsbeziehungen mit den großen Autoherstellern, insbesondere im Premiumbereich, und der sich abzeichnenden Entspannung hinsichtlich der globalen Materialknappheit insbesondere im Halbleiterbereich prognostiziert Sixt spätestens in der zweiten Jahreshälfte eine spürbar verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit und einen entsprechenden Ausbau der Flotte im Gesamtjahr. Bezüglich des in den Vorjahren hohen Marktpreisniveaus zeichnet sich zu Beginn des neuen Geschäftsjahres eine weitestgehend stabile Entwicklung ab. Aktuell gibt es diesbezüglich keine Indikation für substanzielle Veränderungen. Sixt beobachtet die entsprechende Entwicklung aber genau.

Unter diesen Prämissen und ausgehend von einer fortgesetzten Expansion des internationalen Geschäfts und hier insbesondere der US-Aktivitäten, substanziiell steigenden Beiträgen aus dem Subskriptionsgeschäft sowie aufgrund der Expansion im Van & Truck-Bereich, rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2023 mit einem erheblichen Anstieg des Konzernumsatzes im Vergleich zum Vorjahr (2022: 3,07 Mrd. Euro).

Das Konzern-EBT erwartet Sixt in 2023 in einer Größenordnung von 430 bis 550 Mio. Euro. Damit bewegt sich das obere Ende dieser Spanne auf Kurs des Jahres 2022 und deren unteres Ende klar über dem Vor-Corona-Niveau. Des Weiteren basiert die Prognose auf einer Nachfrage, die sich, so wie dies auch schon 2022 und in den ersten Wochen 2023 zu beobachten war, wieder dem Niveau vor der Pandemie nähert, dies jedoch zu höheren Preisen.

Substanzielle mittel- und langfristige Wachstumspotenziale

Auch für die Geschäftsjahre nach 2023 ist Sixt unter den Prämissen einer grundsätzlich positiven konjunkturellen Entwicklung, einem nachlassenden Inflationsdruck und keiner Verschärfung der geopolitischen Risiken ebenfalls optimistisch, weiter profitabel zu wachsen. Ausschlaggebend hierfür sind große Wachstumschancen entlang des diversifizierten Geschäftsmodells über fortgesetztes internationales Wachstum in den wichtigsten Kernregionen der Welt, die nachhaltige Expansion im Sixt Van & Truck-Geschäft, die großen Potenziale im Abo-Angebot SIXT+ und die zusätzlichen Wachstumschancen entlang der Wertschöpfungskette.



B.6 || RISIKO- UND CHANCENBERICHT

1. INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM (EINSCHLIEßLICH ANGABEN GEMÄß §§ 289 ABSATZ 4, 315 ABSATZ 4 HGB)

Die Sixt SE hat ein Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem installiert, durch das frühzeitig alle Entwicklungen erkannt und aktiv bewältigt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand der Gesellschaft bzw. des Konzerns gefährden können. Das Risikomanagementsystem der Sixt SE umfasst sämtliche Aktivitäten zum systematischen und verantwortungsvollen Umgang mit Risiken im Unternehmen und reicht von der Risikoidentifikation und -erfassung, der Analyse und Beurteilung bis zur Steuerung und Überwachung der Risiken, der Koordination und Nachhaltung der internen Kontrollen und Gegenmaßnahmen sowie der fortlaufenden Überwachung der Risikoexposition. Dieser systematische Umgang mit Risiken ist in einem Prozess definiert, in den alle relevanten Konzernbereiche fest eingebunden sind. So wird ein aktives Management der relevanten Risiken durch die dezentral bestimmten Risikoverantwortlichen (Risk Owner) als auch eine Koordination der Risikomanagementmaßnahmen sowie deren Überwachung durch Zentralfunktionen ermöglicht. Das Chancenmanagement ist nicht Teil des Risikomanagementsystems. Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem betrachtet alle relevanten Geschäftsprozesse, einschließlich des Rechnungslegungsprozesses.

Im Sixt-Konzern bestehen sowohl zentral als auch dezentral in den jeweiligen Funktionsbereichen bis hin zu den einzelnen Vermietstationen detaillierte und in langjähriger Praxis bewährte Planungs-, Berichterstattungs-, Frühwarn- und Interne Kontrollsysteme, die in ihrer Gesamtheit das Risikomanagementsystem abbilden und die kontinuierlich optimiert werden. Das Risikomanagementsystem wird zentral von den Konzernbereichen Controlling sowie Governance, Risk Management & Controls (GRC) gesteuert, die direkt an den Finanzvorstand berichten. Die Effektivität des Risikomanagementsystems wird von der Internen Revision geprüft. Die Interne Revision berichtet ebenfalls direkt an den Finanzvorstand und informiert die Co-CEOs regelmäßig.

Die Festlegung der in den Risikomanagementprozess involvierten Entscheidungsträger, Kommunikations- und Berichts-

wege, Strukturen und Risikoverantwortlichen orientiert sich einerseits an Produkten und Prozessen, andererseits an den Geschäfts- und Funktionsbereichen des Konzerns. Die Risikoverantwortlichen innerhalb der Organisation haben auf Ebene der dezentralen Risikomanagementorganisation adäquate, auf ihren Bereich zugeschnittene Früherkennungssysteme, Analyse- und Reporting-Tools sowie Überwachungssysteme installiert. Sie sind zudem für die Implementierung und Ausführung geeigneter Kontrollen und Gegenmaßnahmen verantwortlich.

Alle dezentral erhobenen Risiken und die durch die Risikoverantwortlichen festgelegten Maßnahmen werden darüber hinaus auf Ebene der zentralen Risikomanagementorganisation mindestens einmal jährlich nach definierten Schlüsselparametern beurteilt, geeigneten Risikokategorien zugeordnet und angemessen verdichtet. Die so ermittelte Risikoexposition wird an Vorstand und Aufsichtsrat berichtet und so eine angemessene Abwägung zwischen Risikosituation sowie Ertragskraft und Substanz des Unternehmens ermöglicht (Risikotragfähigkeitsbetrachtung). Die Umsetzung beschlossener Mitigationsmaßnahmen wird im Rahmen geeigneter Tests und Audits durch die Funktionen Internal Controls sowie Internal Audit nachgehalten.

Hinsichtlich des Rechnungslegungsprozesses im Konzern und in der Gesellschaft sind organisatorische Regelungen und fachliche Vorgaben zur Risikosteuerung und Ordnungsmäßigkeit in der Rechnungslegung definiert. Wesentliche Elemente sind dabei die klare und sachgerechte Funktionstrennung in der Vorstands- bzw. Führungsverantwortung einschließlich der Managementkontrollprozesse, eine formalisierte Delegation wesentlicher Verantwortungsbereiche, die zentrale Rechnungslegungs- und Berichtsorganisation für alle in den Konzern einbezogenen Gesellschaften, fachspezifische Vorgaben in Richtlinien, Arbeitsanweisungen, Handbüchern, Prozessbeschreibungen und Konzernleitfäden, die Gewährleistung von Kontrollen nach dem sogenannten „Vier-Augen-Prinzip“, die Implementierung von Qualitätssicherungsprozessen und Kontroll-Tests, Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision und externe Prüfungshandlungen bzw. Beratungen, systemtechnische Sicherungsmaßnahmen, manuelle Kontrollprozesse und der regelmäßige Abgleich mit Planungs- und Controlling-Prozessen in Form von Soll-Ist-Vergleichen und Abweichungsanalysen. Der Bereich GRC überwacht zudem



Angemessenheit und effektive Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen laufend mittels regelmäßiger Walkthroughs und Tests. Zur Gewährleistung der Datensicherheit sind in den verwendeten rechnungslegungsbezogenen Systemen Zugangsbeschränkungen und funktionale Zugriffsregelungen hinterlegt. Die Mitarbeiter werden über Datenschutzregelungen und Informationssicherheit entsprechend belehrt und geschult. Allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeiter im Hinblick auf Compliance-bezogene oder finanztechnische Sachverhalte sind zusätzlich Teil der Regelungen im Sixt-internen Code of Conduct.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss einschließlich des Berichts über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft sowie den Abhängigkeitsbericht und erörtert diese mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer.

2. RISIKOERFASSUNG UND -BEURTEILUNG

Neben der Berücksichtigung der Risiken in den installierten Planungs-, Berichterstattungs-, Frühwarn- und Internen Kontrollsystemen erfassen die Risikoverantwortlichen der Organisationseinheiten mittels einer regelmäßig durch den Bereich GRC durchgeführten softwaregestützten Risikoinventur konzernweit alle geschäftsrelevanten und bedeutenden Risiken. Hierbei werden die Einschätzungen der festgelegten Risikoverantwortlichen sowie weitere relevante Informationen erfasst, analysiert, verdichtet und Interdependenzen identifiziert. Das installierte Risikomanagementsystem bei Sixt erfasst somit alle relevanten Einzelrisiken und deren Abhängigkeiten. Wesentliche Änderungen in der Risikobeurteilung und bedeutende neue Risiken werden umgehend an den Vorstand der Sixt SE kommuniziert.

Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der Einzelrisiken werden in verschiedenen Ausprägungsstufen von „äußerst unwahrscheinlich“ (einmaliger Risikoeintritt voraussichtlich in deutlich mehr als 50 Jahren) bis „sehr wahrscheinlich“ (Risikoeintritt voraussichtlich in bis einschließlich 1 Jahr) geschätzt und der potenzielle Schaden ebenfalls in Schadenskategorien (von unbedeutend bis wesentlich) monetär bewertet. Sowohl die grundlegende Erfassung der Risiken als auch deren Bewertung erfolgt dabei zunächst vor Gegenmaßnahmen (brutto) und wird unter Beachtung der eingerichteten Mitigationsmaßnahmen in eine Nettobetrachtung überführt. Die so dezentral erfassten Einzelrisiken werden zentral durch den Bereich GRC

auf Konzernebene überprüft, zu einem Risikoinventar verdichtet und anhand von festgelegten Kriterien, wie zum Beispiel Eintrittswahrscheinlichkeiten, in Risikogruppen gegliedert und in eine Risikolandkarte eingeordnet. Daneben überwacht der Bereich GRC die Sicherstellung der Risikotragfähigkeit des Konzerns, ebenso wie die Effektivität und die Angemessenheit der etablierten Gegenmaßnahmen. Der auf dieser Basis ermittelte Risikobestand und der darauf aufbauende Risikobericht sind Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Sixt SE.

3. RISIKOSITUATION

Als international agierendes Unternehmen ist Sixt einer Vielzahl unterschiedlicher Risiken ausgesetzt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäfts- sowie Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben können. Im Folgenden werden die relevanten Risikofaktoren in aggregierter Form dargelegt, wobei die dargestellte Aufgliederung in Risikokategorien der Kategorisierung in der Berichterstattung des zentralen Risikomanagementsystems sinngemäß entspricht.

Die Risikosituation des Sixt-Konzerns ist zum Ende des Geschäftsjahres 2022 insbesondere durch makroökonomische Unsicherheiten in den Kernmärkten geprägt. Diese resultieren zum einen aus den direkten und indirekten Inflationseffekten. Zum anderen sind die wirtschaftlichen Auswirkungen geopolitischer Entwicklungen, insbesondere des Krieges in der Ukraine, nur schwer absehbar. Die direkten Risiken in Zusammenhang mit der Coronapandemie scheinen zum Berichtszeitpunkt deutlich abgenommen zu haben. Dennoch kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass etwa durch das Auftreten neuer Virusvarianten oder regional begrenzter Infektionswellen und damit eventuell verbundenen Reiserestriktionen, Störungen von Lieferketten und politischen Maßnahmen, sowohl nachfrageseitig als auch operativ das Ergebnis und der Geschäftsbetrieb von Sixt kurzfristig negativ beeinflusst wird. Insgesamt geht Sixt jedoch von temporären Effekten und einer Normalisierung der Nachfrage im Jahr 2023 aus.

3.1 ALLGEMEINE EXTERNE RISIKEN (ÖKONOMISCHE, GESELLSCHAFTLICHE, REGULATORISCHE UND ÖKOLOGISCHE RISIKEN)

Der Sixt-Konzern bietet Privat- und Geschäftskunden diverse internationale Mobilitätsdienstleistungen an. Neben der Geschäftstätigkeit in Europa haben im Zuge der zunehmenden



Internationalisierung von Sixt die geschäftlichen Aktivitäten in Nordamerika eine hohe Bedeutung.

Die Geschäftsentwicklung ist zu einem hohen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in diesen Märkten abhängig, da durch diese die Investitionsneigung sowie die Ausgabenbereitschaft der Kunden und damit die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen wesentlich beeinflusst werden. Hierbei sind insbesondere die in 2022 stark gestiegenen Inflationsraten in den Kernmärkten relevant. Diese können, insbesondere für den Fall einer dauerhaften Preissteigerung, neben der Zurückhaltung bei Ausgaben auf Kundenseite zu höheren allgemeinen Beschaffungskosten führen. Es besteht das Risiko, dass diese nicht vollständig durch eigene Preissteigerungen kompensiert werden können.

In konjunkturellen Schwächephasen kann die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen durch Sparmaßnahmen bei Unternehmen und Privathaushalten rückläufig sein. Zudem ist in diesen Phasen generell mit höheren Ausfallrisiken (zum Beispiel Kontrahentenrisiken, Branchenrisiken und Adressenausfallrisiken) zu rechnen. Eine Abschwächung der Gesamtkonjunktur kann somit negative Folgen für die Nachfrage und die Rentabilität der angebotenen Dienstleistungen haben. Um eine schnelle Anpassung an konjunkturelle Rahmenbedingungen zu ermöglichen, setzt Sixt auf eine möglichst variable Struktur der betrieblichen Aufwendungen. Sixt schätzt 73 % (2021: 73 %) der betrieblichen Aufwendungen als variabel ein sowie 27 % (2021: 27 %) als fix. Dabei werden Aufwendungen für den Fuhrpark als vollständig variabel berücksichtigt, da sie in direktem Zusammenhang mit der Flottengröße anfallen und unter Berücksichtigung der Fahrzeughaltedauer kurzfristig angepasst werden können. Fuhrparkbezogene Abschreibungen werden analog dieser Behandlung ebenfalls als variabel eingestuft. Der Variabilitätsgrad des Personalaufwands basiert auf einer Einschätzung der Kostenreagibilität der einzelnen Funktionsbereiche. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen weisen unterschiedliche Kostenreagibilitäten auf. Während fuhrparkbezogene Aufwendungen, Provisionsaufwendungen und Wertminderungen auf Forderungen wegen der Abhängigkeit von der Flottengröße sowie der Umsatzentwicklung als variabel betrachtet werden, sind Aufwendungen wie z.B. Gebäude, EDV- und Kommunikationsaufwand als fixe Aufwandspositionen klassifiziert. Darüber hinaus gibt es Aufwandsgruppen mit gemischtem Kostencharakter (z.B. übrige sonstige Aufwendungen und Vertriebs- und Marketingaufwand).

Sixt ist zudem von der Entwicklung des Personenverkehrs und des Tourismus abhängig. Die Entwicklung des Personenverkehrs wiederum hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, welche der Sixt-Konzern nicht beeinflussen kann. Dazu gehören zum Beispiel die Auswirkungen politischer Entscheidungen, der Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Abstimmung der kombinierten Benutzung verschiedener Verkehrsmittel. Aktuell sind die nachgelagerten Auswirkungen der Coronapandemie auf das Nachfrageverhalten nach wie vor nicht validierbar. Eine dauerhafte teilweise Substitution von Geschäftsreisen zur Durchführung von Präsenzmeetings durch andere, z.B. virtuelle, Kommunikationsformen kann nicht ausgeschlossen werden.

Auch umweltschutzrechtliche Bestimmungen, wie sie vor allem in der Europäischen Union zunehmend an Bedeutung gewinnen, aber auch in anderen Weltregionen immer mehr zum Tragen kommen, können in Verbindung mit einer breiten öffentlichen Diskussion zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens führen. Dies könnte generell sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Nachfrage nach den von Sixt angebotenen Mobilitätsdienstleistungen haben.

Ebenso an Bedeutung gewinnen marktabhängig sogenannte Nachhaltigkeitsrisiken (ESG) an Bedeutung. Die Nachfrage nach Produkten von Sixt könnte in Zusammenhang mit steigenden Anforderungen des Gesetzgebers bzw. auf der Nachfrageseite negativ beeinflusst werden. Andererseits sind direkte In- und Outboundeffekte, bspw. von Klimaentwicklungen, zu berücksichtigen. So könnten etwa zunehmenden Unwettern, Überschwemmungen etc., vorübergehend und lokal begrenzt auch direkten Einfluss auf die Nachfrage sowie den operativen Geschäftsbetrieb, etwa durch den Untergang von Fahrzeugen oder den Ausfall von Vermietstationen, haben. Sixt hat gezielt Maßnahmen eingerichtet, um diesen Risiken soweit möglich entgegenzuwirken und ESG-Vorgaben vollständig umzusetzen. Die Umsetzung dieser Nachhaltigkeitsstrategien selbst beinhaltet zudem gegebenenfalls eine hohe Anfangsinvestition, bspw. beim Rollout einer geeigneten Ladeinfrastruktur. Gleichzeitig könnten alternative Mobilitätslösungen zu klassischen Vermietprodukten, die insbesondere im Start-up-Umfeld, aber auch durch eigene Geschäftseinheiten etablierter Automobilhersteller vorangetrieben und zur Marktreife gebracht werden, die Nachfrage nachhaltig beeinflussen. Daher ist Sixt



bestrebt, Trends frühzeitig zu identifizieren und selbst mit innovativen Produkten in zukunftsträchtigen Marktfeldern tätig zu werden.

Um den sich teils rasch wandelnden Marktgegebenheiten und Kundenanforderungen Rechnung zu tragen, entwickelt Sixt neue Produktideen und Geschäftsmodelle, deren Markteinführung und -durchdringung auch international hohe Vorlaufkosten verursachen können. Trotz entsprechender Marktanalysen und Planungen ist nicht gewährleistet, dass die Produkte in der angebotenen Form die erwartete Akzeptanz und Nachfrage erfahren. Dies kann sich gegebenenfalls negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken.

Daneben können nationale und internationale Entwicklungen wie politische Unruhen und Umbrüche, kriegerische Auseinandersetzungen wie derzeit in der Ukraine, Terrorakte, Umweltkatastrophen oder auch Epidemien und Pandemien zu einer massiven Beeinträchtigung der privaten und geschäftlichen Reisetätigkeit führen und somit die Geschäfte des Konzerns negativ beeinflussen. Da Eintritt und Auswirkung solcher Ereignisse nicht oder nur sehr schwer vorhergesagt werden können, sind nachhaltig sichere Prognosen über die Entwicklung des Reiseverkehrs und der Nachfrage – selbst über einen kurzen Zeitraum – nicht oder nur mit Einschränkungen möglich.

Zusätzlich werden die Geschäftsaktivitäten von Sixt durch spezifische steuerliche oder regulatorische Rahmenbedingungen beeinflusst. Dazu gehört die Besteuerung von Firmenwagen, die seit Jahren Gegenstand politischer Diskussionen ist. Auch die Besteuerung von Kraftstoffen, emissionsbasierte Kfz-Steuern oder Maßnahmen bis hin zu einem möglichen vollständigen Zulassungsverbot von Verbrennungsmotoren können einen erheblichen Einfluss auf das Nachfrageverhalten der Kunden haben. Sixt ist zudem den Entwicklungen im Gefolge der Diskussionen über die Einhaltung von Emissionsgrenzen, Klimaschutzmaßnahmen, Taxonomievorgaben und lokalen Fahrverboten ausgesetzt.

3.2 SPEZIFISCHE RISIKEN DER MOBILITÄTSBRANCHE

Die Mobilitätsbranche ist national wie international unverändert durch einen starken Verdrängungswettbewerb geprägt. Dabei besteht vor allem bei Geschäftskunden primär die Nachfrage zugunsten von großen, zumeist international agierenden Anbietern. Für Sixt ist es daher unerlässlich, den Kunden eine

globale Anmietungsinfrastruktur, aufgrund des hohen Geschäftskundenanteils vor allem an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen wie Flughäfen und Bahnhöfen, in einheitlicher, höchstmöglicher Qualität zur Verfügung zu stellen. Der intensive Wettbewerb birgt die Gefahr, dass einzelne Marktteilnehmer zukünftig wieder durch eine aggressive Preispolitik versuchen, kurzfristig Marktanteile zu gewinnen, unter Umständen sogar unter Inkaufnahme von operativen Verlusten.

Einzelne Wettbewerber haben im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Coronapandemie Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet, die potenziell geeignet sind, die Intensität des Wettbewerbs weiter zu erhöhen.

Für Sixt ist die allgemeine Entwicklung der Automobilbranche wegen ihres Einflusses auf die Einkaufskonditionen und Wertungsmöglichkeiten für Fahrzeuge von Bedeutung. Sixt ist in erheblichem Maß von der Belieferung mit marktgängigen Fahrzeugmodellen abhängig, deren Erwerb zu wettbewerbsfähigen Konditionen und aus Gründen der Kalkulationssicherheit und der Reduzierung von Restwertrisiken bestenfalls unter Gewährung von Rücknahmevereinbarungen mit Herstellern und Händlern erfolgen sollte. Diese externen Faktoren beeinflussen die Einkaufspreise für Fahrzeuge ebenso wie die zu erzielenden Erlöse beim Verkauf der Fahrzeuge.

Sixt kann durch seine Herstellerunabhängigkeit Risiken beim Fahrzeugeinkauf diversifizieren. Der Konzern ist üblicherweise in der Lage, unter einer Vielzahl von Herstellern und Händlern jeweils marktgängige Modelle auszuwählen und günstige Konditionen auszuhandeln. Sixt ist bestrebt, die Einkaufsmengen auf mehrere Lieferanten zu verteilen und die Fahrzeuglieferungen der unterjährigen Bedarfsplanung anzupassen. Durch teilweise flexible Vereinbarungen mit den Autoherstellern und -händlern können Fahrzeugkontingente in Abhängigkeit von der konkreten Nachfrage in gewissem Umfang zeitlich versetzt abgerufen werden. Dies ist insbesondere in Phasen konjunktureller Unsicherheiten und Abschwünge, aber ebenso in Phasen eines erhöhten Bedarfs, in denen die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen noch schwieriger vorhersagbar ist, von Bedeutung. Weitere Verschärfungen der Störungen von Lieferketten im internationalen Warenverkehr oder Verzögerungen bei Fahrzeuglieferungen, wie sie zuletzt im Zuge der Halbleiterkrise und im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg zu beobachten waren, können jedoch dazu führen, dass eine weiter anziehende Nachfrage nach Mobilitätsprodukten kurzfristig nur begrenzt bedient werden bzw. der Bezug von Fahrzeugen



nur zu deutlich ungünstigeren Konditionen oder aus neuen Bezugsquellen erfolgen kann.

Die internationale Expansion von Sixt verändert zudem die Einkaufsnotwendigkeiten. Sixt ist darauf angewiesen, in allen Corporate Ländern eine breite Lieferantenbasis zu besitzen, wobei die Fahrzeugflotten teilweise auf regionale Besonderheiten zugeschnitten sein müssen. Für den Fall, dass Sixt nicht in der Lage wäre, entsprechend der jeweiligen Nachfrage genügend Fahrzeuge in die Vermietflotte einzusteuern oder genügend Fahrzeuge mit ausreichender Ausstattung im Sinne der Premiumorientierung des Konzerns anzubieten, könnte sich dies negativ auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung auswirken. Dies gilt umso mehr im Fall einer dynamischen Ausweitung des operativen Geschäfts und eines erhöhten Fahrzeugbedarfs. Ein solcher Engpass wäre, neben bestehender Lieferengpässe bei Automobilherstellern, auch bei Anpassungen der Absatzstrategien der Automobilhersteller oder auch als Folge zollrechtlicher Änderungen oder anderer protektionistischer Maßnahmen oder, zumindest lokal, aufgrund von Zulassungsbeschränkungen denkbar.

Sixt verfolgt die Entwicklungen im Rahmen der Debatte über Emissionen, lokale Fahrverbote und Flottenvorgaben intensiv. So ist es wahrscheinlich, dass sich Anforderungen an die Ausstattung der Vermietflotte mit emissionsarmen bzw. emissionsfreien Antrieben ändern. Infolgedessen müssen auch die Logistik und Infrastruktur, bspw. durch Ausweitung von Ladekapazitäten an Stationen, entsprechend angepasst werden. Kurzfristig können Lieferengpässe für relevante Fahrzeugmodelle nicht ausgeschlossen werden. Zudem können die Einkaufskonditionen für Fahrzeuge direkt oder indirekt durch staatliche Maßnahmen wie steuerliche Förderungen oder Strafen je nach Emissionsniveau und Schadstoffausstoß beeinflusst werden. Das Unternehmen sieht sich jedoch grundsätzlich in der Lage, den Flottenmix adäquat anpassen zu können. Ein wesentliches Element des Geschäftsmodells sind kurze Haltedauern der Fahrzeuge. Bei den Pkw betragen diese in der Regel ca. sechs Monate und lagen auch im Jahr 2022 trotz Vertragsverlängerungen deutlich unter 12 Monaten. Zudem wird im Rahmen der definierten Nachhaltigkeitstrategie aktiv ein deutlicher Ausbau des Anteils elektrifizierter Fahrzeuge angestrebt.

Die Nachfrage im Autovermietgeschäft und Carsharing ist neben allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen auch

von zahlreichen externen, nicht vorhersehbaren Zufallseinflüssen wie Witterung oder sich kurzfristig ändernden Mobilitätsanforderungen der Kunden abhängig und daher nur schwer prognostizierbar.

Für den Erfolg des Konzerns ist eine hohe wirtschaftliche Auslastung der Fahrzeugflotte bei gleichzeitig ausreichender Verfügbarkeit des Fuhrparks von großer Bedeutung. Die Verfügbarkeit bezieht sich nicht nur auf die absolute Größe der Flotte, sondern auch auf einzelne Fahrzeugklassen und -typen, die den Kundenwünschen entsprechen. Eine rückläufige Nachfrage kann zu einem geringer als erwarteten Auslastungsgrad der vorgehaltenen Fahrzeugflotte und damit zu negativen Folgen für die Rentabilität von Vermietprodukten führen. Umso wichtiger sind ausgefeilte, verlässliche, fehlerfreie und in der Praxis erprobte Instrumente zur effizienten und flexiblen Steuerung des Fuhrparks und der Preisfestlegung. Das über Jahre stetig weiterentwickelte Sixt-interne Yield Management – ein komplexes, auf die vielfältigen Anforderungen des Vermietgeschäfts zugeschnittenes IT-System – ermöglicht es, den Einkauf an der Nachfrage auszurichten und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge an den einzelnen Vermietstationen effizient zu steuern. Das Yield Management wird auf Basis der sich im Lauf der Jahre vergrößernden historischen Datenmengen über Mietvorgänge permanent optimiert. Durch die systematische Flotten- und Angebotssteuerung wird eine möglichst hohe Auslastung des Fuhrparks bei gleichzeitig ausreichendem Preisniveau erreicht. Durch die zunehmende Integration von Carsharing und klassischer Vermietung ist es Sixt zukünftig möglich, die ertragsorientierte Steuerung der Flotte weiter zu optimieren.

Sixt ist zudem in hohem Maß von der Entwicklung nationaler Gebrauchtwagenmärkte abhängig. Für Preise, die Sixt im Rahmen der freien Vermarktung von gebrauchten Vermietfahrzeugen erzielt, ist die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes besonders in Deutschland und in den USA wichtig. Die Vermarktung erfolgt sowohl über den eigenen stationären Handel (Sixt Car Sales) als auch durch Auktionsplattformen und Gebrauchtwagenhändler. In Deutschland zeigte sich im Lauf des Jahres 2022 ein durchschnittlich stabiles, aufgrund von Lieferengpässen hohes Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt. In den USA dagegen war nach einem zuvor sehr starken Anstieg der Preise in 2021 ab dem zweiten Halbjahr 2022 wieder ein Rückgang des Preisniveaus zu beobachten. Bei einer Verschlechterung der Marktsituation können negative Effekte nicht ausgeschlossen werden.



Um die Risiken beim Verkauf der Fahrzeuge zu mitigieren, ist Sixt bestrebt, die Vermarktung von Vermietfahrzeugen den sich am Markt bietenden Möglichkeiten so weit möglich durch Rücknahmevereinbarungen mit Herstellern oder Händlern abzudecken. Dies bedeutet, dass für diese Fahrzeuge die Rücknahmekonditionen bereits zum Zeitpunkt der Anschaffung vereinbart sind. Somit besteht eine verlässlichere Kalkulationsgrundlage für die Entwicklung der Fuhrparkkosten und die Liquiditätsplanung. Durch die Reduzierung des Verwertungsrisikos ist Sixt in diesen Fällen unabhängig von der Situation des Gebrauchtwagenmarktes. Marktspezifische Besonderheiten, insbesondere im Wachstumsmarkt USA, und eine notwendige Anpassung der Einkaufsstrategie bedingt durch Lieferengpässe können jedoch dazu führen, dass Rückkaufvereinbarungen nicht im gewünschten Umfang durchsetzbar sind. Dies betrifft besonders den Wachstumsmarkt USA, in welchem Rückkaufvereinbarungen weniger üblich als in Europa sind. Im Geschäftsjahr waren rund 72 % aller eingesteuerten Vermietfahrzeuge mittels Rücknahmevereinbarungen im Fall gekaufter Fahrzeuge oder im Rahmen von Operate-Lease-Verträgen abgedeckt. Zum Jahresende beträgt der Bilanzwert der Fahrzeuge ohne Rücknahmevereinbarung 1,8 Mrd. Euro. Sixt überwacht die Entwicklung der Marktwerte laufend durch ein sogenanntes Residual Value Committee.

In diesem Kontext kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass Vertragspartner die Rücknahmevereinbarungen nicht erfüllen können und Sixt somit zur eigenen Vermarktung der Fahrzeuge gezwungen ist. In diesem Zusammenhang besteht, wie für alle frei vermarkteten Fahrzeuge, das Risiko, dass Sixt wegen konjunktureller Risiken oder einer möglichen Verschlechterung der Gebrauchtwagenmärkte geringere Einnahmen als erwartet erzielt.

Sixt überprüft daher die Bonität der Vertragspartner regelmäßig auf Basis strenger Grundsätze. Dies ist insbesondere in Zeiten angespannter Automobilhandelsmärkte wichtig, um das Risiko, dass Vertragspartner die Rücknahmevereinbarungen nicht erfüllen können, frühzeitig zu erkennen und entsprechende Risikovorsorge zu treffen. Im Fall eines Ausfalls eines Vertragspartners wäre Sixt gezwungen, die Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt auf eigenes wirtschaftliches Risiko zu vermarkten.

3.3 FINANZRISIKEN

Die Finanzierung des operativen Geschäfts, vor allem des Vermietvermögens, erfolgt im Wesentlichen durch Anleihen, Schuldscheindarlehen, einen Konsortialkredit, kurzfristige Finanzierungsfazilitäten mehrerer Banken, kurzfristige Schuldverschreibungen (sog. Commercial Papers) sowie, insbesondere bei Fahrzeugen, durch den Abschluss von Leasingverträgen. Sixt unterhält hierzu mit einer Vielzahl von Banken seit Jahren vertrauensvolle Geschäftsbeziehungen. Der Sixt-Konzern verfügt unverändert über eine breite und solide Finanzierungsstruktur mit einem ausreichenden Finanzierungsrahmen. Die Kreditlinien des Konzerns werden nach Bedarf genutzt und waren im Berichtsjahr nur teilweise in Anspruch genommen.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung ist der Sixt-Konzern unterschiedlichen Risiken ausgesetzt. Dazu zählen unter anderem Zinsänderungsrisiken sowie Wechselkursrisiken, hinsichtlich deren Begrenzung teilweise derivative Finanzinstrumente eingesetzt werden.

Aufgrund der weiterhin zu beobachtenden Veränderungen in der Kreditwirtschaft, etwa infolge steigender Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen, bspw. auch über die Festlegung erweiterter Nachhaltigkeitsanforderungen, könnte sich das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig verändern. Der Sixt-Konzern ist dem Risiko ausgesetzt, Finanzierungen von Banken oder anderen Gläubigern (z. B. durch die Platzierung von Schuldscheindarlehen, Anleihen oder kurzfristigen Commercial Papers) angesichts der aktuellen oder zukünftigen Marktunsicherheiten nicht zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen oder überhaupt nicht zu erhalten. Es könnte für den Sixt-Konzern teurer, schwieriger oder sogar unmöglich werden, Finanzierungen (einschließlich der vorstehend genannten) abzuschließen, was unter anderem von den allgemeinen Marktbedingungen und der Einschätzung und Beurteilung der Kreditwürdigkeit der Sixt SE und ihrer Tochtergesellschaften abhängt. Gleiches gilt für die Aufnahmefähigkeit und -bereitschaft der Kapitalmärkte, welche temporär oder dauerhaft, gegebenenfalls auch nur in Teilsegmenten, eingeschränkt sein können, wie dies zum Beispiel im Berichtsjahr über weite Teile im Bondmarkt für nicht geratete Unternehmen, wie die Sixt SE, der Fall war. Zudem könnten sich die im März 2023 zu beobachtenden Marktunsicherheiten als Folge von bzw. auch ausgelöst durch die Rettung einiger US-Kreditinstitute, darunter die Silicon Valley Bank und die First Republic Bank,



sowie der Credit Suisse deutlich nachteilig auf die Finanzierungsmöglichkeiten des Sixt-Konzerns auswirken. Hierdurch ist das vorgehend dargestellte Risiko des Sixt-Konzerns, Finanzierungen von Banken oder anderen Gläubigern nicht zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen oder überhaupt nicht zu erhalten, erhöht. Dies gilt insbesondere dann, wenn in Folge dieser Marktunsicherheiten bestehende, nicht fest zugesagte Kreditlinien (uncommitted bzw. b.a.W.-Linien) von Kreditgebern gekündigt bzw. nicht gewährt werden würden.

Die 2022 eingeläuteten Zinssteigerungen weltweit führen hinsichtlich Finanzierungen mit variablen Zinssätzen zu deutlich höheren Zinsbelastungen und Neu- bzw. Anschlussfinanzierungen werden sich signifikant verteuern. Dies wird zu einem erheblichen Anstieg der Zinsbelastung führen.

Da Banken bei ihrer eigenen Refinanzierung je nach Marktlage erhöhte Risikoaufschläge in Kauf nehmen müssen, ist zudem nicht ausgeschlossen, dass diese höheren Aufschläge an die Kredit beanspruchenden Kunden weitergegeben werden. Zudem erfordern sich verschärfende gesetzliche Regularien für Finanzinstitute bei der Kreditvergabe eine höhere Unterlegung mit Eigenkapital. Das kann zur Folge haben, dass sich die Finanzierungskosten für den Sixt-Konzern erhöhen.

Die überwiegende Mehrheit der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden in dem Land, in dem die jeweilige Konzerngesellschaft ihren Sitz hat, in lokaler Währung fällig. Dadurch ist der Sixt-Konzern in der Lage, das Wechselkursrisiko zum Teil durch Natural Hedges zu neutralisieren. Jedoch erfolgt die Fremdfinanzierung des Konzerns hauptsächlich in Euro, sodass sich Wechselkursrisiken vor allem aus Forderungen und Verbindlichkeiten zur Finanzierung von Tochtergesellschaften in Nicht-Euroländern ergeben. Insbesondere um diese Wechselkursrisiken innerhalb des Konzerns zu beschränken, werden Währungs-Swaps oder andere Währungsderivate eingesetzt. Eigenkapitalpositionen sichern der Konzern nicht gegen Wechselkursrisiken ab.

Sixt unterliegt im Bereich der Geschäftskunden und, eingeschränkt auf einige Produkte, auch im Privatkundensegment einem Adressenausfallrisiko. Dieses tritt ein, sofern Rechnungskunden ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen oder Kreditkartenzahlungen ausfallen. Soweit Kunden daher ein Anmietungskontingent auf Rechnung zur Verfügung gestellt wird, wird deren Bonität auf der Grundlage interner Richtlinien geprüft und überwacht. Ferner unterliegt Sixt bei

der Anlage von Bankguthaben dem jeweiligen Adressenausfallrisiko der kontoführenden Bank bzw. dem Kontrahenten des Anlagegeschäfts.

Insgesamt kann erwartet werden, dass die Insolvenzzraten im Jahr 2023 angesichts der durch Energiepreissteigerungen induzierten Inflation insbesondere in energieintensiven Branchen steigen werden und somit Kunden, Geschäftspartner und Wertschöpfungsketten beeinflusst werden könnten. Da hiervon auch der Forderungsbestand betroffen sein könnte, beobachtet Sixt die damit verbundenen Risiken weiterhin intensiv.

3.4 BETEILIGUNGSRISEN & MARKENRECHTE

Die Sixt SE unterliegt aufgrund des Anteilsbesitzes an diversen Tochtergesellschaften einem Beteiligungsrisiko im In- und Ausland.

Der Allane SE (ehemals: Sixt Leasing SE) wurde im Zuge des Verkaufes an die Hyundai Capital Bank Europe GmbH für einen beschränkten Zeitraum die Nutzung von Markenrechten eingeräumt. Es besteht die potenzielle Gefahr, dass die Kunden- oder Lieferantenwahrnehmung der Marke Sixt durch nachteilige Kommunikation ohne direkte Einflussnahme des Sixt-Konzerns beeinflusst werden könnte.

3.5 STRATEGISCHE RISIKEN

Sixt beabsichtigt, sowohl Umsatz als auch Marktanteile durch die Expansion insbesondere in den USA sowie in wichtigen westeuropäischen Ländern kontinuierlich auszubauen. Dieses Ziel soll in erster Linie durch organisches Wachstum erreicht werden. Jedoch sind vor allem für das Wachstum im Ausland auch maßvolle Akquisitionen nicht ausgeschlossen.

Alle potenziellen Übernahmekandidaten müssen strenge Maßstäbe hinsichtlich Ertragslage, Risikoprofil, Management-Qualität, Firmenkultur und Kompatibilität mit dem Geschäftsmodell und der Premiumstrategie von Sixt erfüllen.

Derartige Transaktionen oder Markterschließungen sind durch die notwendigen Investitionen, Marketing- und Vertriebsaufwendungen, aber auch durch abweichende Konstellationen auf Beschaffungs- und Absatzmärkten mit größeren Unsicherheiten verbunden. Es kann trotz vorgenommener Potenzialanalysen nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass es bei solchen Transaktionen zu Fehleinschätzungen kommt, die



sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken können.

Die Internationalisierungsstrategie birgt zudem verschiedene Risiken, darunter marktspezifische, politische, rechtliche, deliktische, finanzielle und personelle Risiken. Dazu gehören mögliche Fehleinschätzungen der Marktgegebenheiten in den jeweiligen Ländern, die Änderung nationaler rechtlicher oder steuerlicher Rahmenbedingungen, die Kosten für den Aufbau einer leistungsfähigen Geschäftsorganisation und die Notwendigkeit, qualifiziertes Führungspersonal und geeignete Mitarbeiter zu finden. Hinzu kommen im Fall von Akquisitionen übliche transaktionsbedingte Risiken. Durch den Auf- und Ausbau der Auslandsaktivitäten kann sich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns verschlechtern. Das Scheitern oder die Verzögerung der Auslandsexpansion könnte sich auch negativ auf bestehende Kundenbeziehungen auswirken, da gerade Geschäfts- und Firmenkunden immer häufiger Mobilitätsangebote mit internationaler Ausprägung fordern.

Sixt verfügt über ein nahezu weltweites Netzwerk von Franchisenehmern. Über dieses Netzwerk werden auch Kunden an Sixt-Corporate Länder vermittelt. Sixt unterhält als Franchisegeber intensive, meist langjährige und vertrauensvolle Beziehungen zu seinen Franchisenehmern. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich durch Beendigung solcher Vertragsverhältnisse die geographische Abdeckung des Sixt-Angebots in einer bestimmten Region temporär oder dauerhaft verändert und die Attraktivität des Angebots für Kunden eingeschränkt wird. Es besteht außerdem die Gefahr, dass die Kunden- oder Lieferantenwahrnehmung der Marke Sixt durch nachteilige Kommunikation ohne direkte Einflussnahme des Sixt-Konzerns beeinflusst werden könnte.

3.6 OPERATIONELLE RISIKEN

Unter dem operationellen Risiko wird das Risiko eines Verlustes verstanden, der durch menschliches Verhalten, individuelle Fehler, technologisches Versagen, unangemessene oder fehlerhafte Prozesse oder durch externe Ereignisse hervorgerufen wird. Regulatorische, rechtliche und steuerliche Risiken sind in dieser Definition von operationellen Risiken eingeschlossen. Neben direkten finanziellen Schäden könnte in diesem Zusammenhang zudem der Verlust von Kunden durch eine negative Wahrnehmung resultieren.

Für den operativen Betrieb des Stationsnetzwerkes und für Zentralfunktionen ergeben sich trotz einer Normalisierung weiterhin Risiken in Zusammenhang mit der Coronapandemie. Es kann weiterhin nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass aufgrund des Infektionsgeschehens oder durch politische Entscheidungen lokale oder nationale Standorte zumindest vorübergehend geschlossen werden müssen.

Für die Abwicklung des Vermietgeschäfts sind komplexe und hochleistungsfähige IT-Systeme unabdingbar. Hard- und softwarebedingte Systemstörungen oder -ausfälle können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe führen und diese im Ernstfall sogar zum Erliegen bringen. Die hohe Komplexität der IT-Systeme stellt bei der Implementierung neuer, ersetzender oder ergänzender Software erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Kompatibilität zu bestehenden Systemen, um den reibungslosen Fortgang des operativen Geschäfts zu gewährleisten. Gleichzeitig führt Sixt eine Reihe von strategischen Projekten im Bereich der Softwareentwicklung durch, deren Scheitern Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb oder das Ergebnis des Konzerns haben könnten. Neben internen Betriebsrisiken besteht auch das Risiko gezielter externer Angriffe auf die Sixt-IT-Infrastruktur und den Datenbestand des Unternehmens (Ransomware, Hacking, DDoS-Attacken etc.). Um diesen Risiken zu begegnen, unterhält Sixt eine eigene IT-Abteilung, deren Aufgabe die permanente Kontrolle, Wartung und Weiterentwicklung sowie der Schutz der Verfügbarkeit aller IT-Systeme und Daten des Konzerns ist. Neben dem Ausfall von Systemen könnte der Abfluss von sensiblen Daten, insbesondere von personenbezogenen Informationen, zu einem negativen Einfluss auf die Marke Sixt und somit die Nachfrage haben sowie mögliche Strafzahlungen nach sich ziehen.

Der Sixt-Konzern beabsichtigt, wie in der Vergangenheit, weitere Investitionen in internetbasierte sowie in mobile Dienste für Smartphones, Tablet-PCs und andere Endgeräte als Vertriebs- und Kommunikationskanal für seine Mobilitätsprodukte sowie als Grundlage für weitere Geschäftsmodelle zu tätigen. Eine Reihe von Risiken, die damit verbunden sind (z. B. Unsicherheiten beim Schutz von geistigem Eigentum oder registrierten Domains, mögliche Verletzungen des Datenschutzes, Abhängigkeit von technologischen Bedingungen, Systemausfälle, Viren, Spyware etc.), könnte die Nutzung des Internets oder mobiler Dienste als unabhängige und kostengünstige Vertriebs- und Kommunikationswege beeinträchtigen.



Allerdings nimmt die allgemeine Nutzung solcher Systeme ständig zu und verändert so das Verbraucherverhalten nachhaltig. Dementsprechend ist festzustellen, dass auch die Nutzung derartiger Angebote und Produkte des Sixt-Konzerns durch die Kunden seit Jahren kontinuierlich zunimmt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Medienkonvergenz, also des Zusammenwachsens verschiedener technischer Geräte und Dienste und der steigenden Durchdringung des Alltags durch Online-Dienste, ist auch künftig von einer weiter zunehmenden Nutzung solcher Angebote auszugehen.

Da Sixt bestrebt ist, seine Position als innovativer Mobilitätsdienstleister weiter auszubauen, werden sukzessive weite Teile der etablierten Geschäftsprozesse vollständig digitalisiert und automatisiert. Diese technologische Entwicklung birgt grundsätzlich erhöhte Risiken, etwa durch temporäre Systemausfälle oder vermehrte externe Angriffe. Sixt hat hierzu die Funktion Informationssicherheit implementiert, deren Aufgabe es ist, in Zusammenarbeit mit den operativen IT-Abteilungen den Schutz und die Sicherheit der Technologie-Plattformen und internetbasierten Vertriebskanäle sicherzustellen.

Das Vermietgeschäft birgt zudem Untergangsrisiken und daraus resultierende finanzielle Verluste bspw. durch die Zerstörung von Vermögensgegenständen und Fahrzeugen aufgrund von Unfällen oder Katastrophen. Ebenso hierzu gehört auch der Diebstahl oder die Unterschlagung von Fahrzeugen. Dieses Risiko kann sich aufgrund der Expansion und Erschließung neuer Märkte vergrößern. Darüber hinaus könnte die Steigerung von Diebstählen, welche teilweise durch Policen gedeckt sind, zu einer Erhöhung der Versicherungsprämien führen. Sollte Sixt in Zukunft nicht in der Lage sein, geeignete technologische oder organisatorische Präventionsmaßnahmen zu ergreifen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Neben dem Risiko von Fahrzeugdiebstählen unterliegt jeder Geschäftsbetrieb internen und externen Betrugsrisiken, die dem Unternehmen Schaden zufügen könnten. Hierzu gehören etwa sogenannte Presidential-Fraud-Versuche. Sixt hat hierzu eine Reihe von Funktionen und mitigierenden Mechanismen implementiert, kann jedoch Betrugsvorgänge nicht vollständig ausschließen.

Die Fahrzeuge im Fuhrpark des Sixt-Konzerns sind teilweise Gegenstand von Rückrufaktionen der Hersteller. Insbesondere wenn eine große Anzahl von Fahrzeugen gleichzeitig betroffen

wäre, könnte dies zu einer Einschränkung oder Ineffizienz der Flotte des Sixt-Konzerns und infolgedessen zu nachteiligen Auswirkungen auf die Ertragslage des Sixt-Konzerns führen. Der Sixt-Konzern könnte auch mit Haftungsansprüchen konfrontiert werden, falls Sixt nicht in der Lage sein sollte, derartige Rückrufe umzusetzen.

Die Geschäftstätigkeit von Sixt ist verbunden mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen. Dies ist überwiegend nur unter Einsatz standardisierter Vereinbarungen möglich, die entsprechend in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Schon geringfügige Formulierungsungenauigkeiten oder Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen können demzufolge erheblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit haben. Sixt wirkt den hieraus resultierenden Risiken durch ein Vertragsmanagement unter Einbeziehung von Rechtsexperten und vielfältigen Systemkontrollen entgegen.

Zum Schutz seiner Geschäftstätigkeit ist der Sixt-Konzern auch auf Rechte an geistigem Eigentum angewiesen. Die Aufrechterhaltung dieser Rechte auf nationaler und internationaler Ebene ist eine wichtige Voraussetzung zur Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit.

Die persönlichen Kenntnisse und Fähigkeiten der Mitarbeiter sind ein wichtiger Erfolgsfaktor für den Konzern. Gerade in Zeiten des Ausbaus des operativen Geschäfts sowie der internationalen Expansion und des damit einhergehenden Personalbaus ist Sixt darauf angewiesen, in ausreichendem Maß qualifiziertes und motiviertes Personal einzusetzen zu können, um die anfallenden Aufgaben quantitativ und qualitativ zu bewältigen. Aufgrund des Fachkräftemangels in bestimmten Märkten und für einzelne Tätigkeitsbereiche, der sich in Zusammenhang mit der Corona-Krise manifestierte, besteht das Risiko, dass die Servicequalität im Autovermietgeschäft oder die Wirksamkeit von operativen oder administrativen Prozessen beeinträchtigt werden. Gleiches gilt für den Fall, dass es zudem zu einer erhöhten Fluktuation und damit zu einem Verlust von Know-how kommt. Sixt beugt diesen Risiken durch verstärktes Engagement in Aus- und Fortbildung, durch die Verankerung der Personalförderung in der Unternehmenskultur sowie durch den Einsatz von Anreizsystemen vor.

Strategische Partnerschaften und Kooperationen mit Fluggesellschaften, Hotelketten, Buchungsportalen und anderen wichtigen Anbietern aus der Mobilitäts- und Touristikbranche



sind von wesentlicher Bedeutung für den Erfolg des Sixt-Konzerns. Die Verträge mit diesen Partnern beinhalten häufig kurze Kündigungsfristen und sind, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nicht exklusiv. Jedoch bestehen zahlreiche dieser Partnerschaften bereits seit vielen Jahren und sind vom Willen zu einer langfristigen und vertrauensvollen Zusammenarbeit geprägt. Darüber hinaus ergänzt Sixt permanent sein Netz mit Partnern aus unterschiedlichen Branchen. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund von Veränderungen der Marktbedingungen sowie der Marketing- oder Geschäftsstrategien der Partner bestehende Kooperationen gekündigt oder nicht ausgebaut werden. Zudem besteht ein Risiko, dass sich aufgrund von Konzentrationsrisiken unvorteilhaftere Bedingungen für Sixt ergeben könnten.

Die Geschäftstätigkeit des Sixt-Konzerns als international tätiges Unternehmen unterliegt generell einer Vielzahl gesetzlicher, steuerlicher und behördlicher Bestimmungen und Regularien sowie Individualvereinbarungen mit Geschäftspartnern. Aufgrund operationeller Fehler könnten sich strafbewehrte Verstöße, behördliche Prüfungen oder strittige Sachverhalte ergeben, die unter Umständen einer gerichtlichen Entscheidung zugeführt werden. Gleichzeitig unterliegt der Sixt-Konzern, auch aufgrund der internationalen Expansion, einer Vielzahl unterschiedlicher Rechtskonstellationen und Verbraucherschutzvorgaben. Dabei besteht das Risiko, dass es zu einem Versäumnis kommt, alle regulatorischen Anforderungen zu erfüllen oder rechtzeitig auf Änderungen des regulatorischen Umfelds zu reagieren. Neben konkreten Strafen oder Vertragsrisiken durch Nichteinhaltung von Vorgaben und Vereinbarungen sind hierbei auch Imageschäden und somit ein Einfluss auf die Nachfrage nicht auszuschließen.

3.7 RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER BESCHAFFUNG VON FAHRZEUGEN

Die durch die Coronapandemie ausgelöste Halbleiterkrise sowie der Abbau von Produktionskapazitäten führte bereits ab 2021 zu Lieferengpässen auf dem Neufahrzeugmarkt. Diese wurden durch ein insgesamt hohes Preisniveau in der Autovermietbranche teilweise kompensiert. Eine eventuell im Jahr 2023 länger andauernde und/oder sich weiter verschärfende Fahrzeugknappheit, etwa aufgrund der Schließung von Fabriken insbesondere in China, könnte jedoch dazu führen, dass die Marktnachfrage nicht in vollem Umfang und nicht zu einem adäquaten Preisniveau bedient werden kann.

3.8 RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM UKRAINE-KRIEG

Mit dem Einmarsch der russischen Streitkräfte in die Ukraine am 24. Februar 2022 ist der über Jahre bestehende Konflikt zwischen Russland und der Ukraine zu einem Krieg eskaliert. Dieses einschneidende Ereignis hat neben dem menschlichen Leid und einer humanitären Krise innerhalb von kurzer Zeit zu spürbaren Auswirkungen auf den Güter- und Finanzmärkten geführt. Zudem wurden strikte Sanktionen gegen Russland und teilweise Belarus eingeführt, die weltweit zu Rückkopplungseffekten führen.

Sixt ist in der Ukraine über einen Franchisepartner und ein Entwicklungszentrum vertreten. In Russland und Belarus war Sixt zudem in geringem Umfang über Service Partner vertreten, die aktive Vermarktung dort wurde umgehend nach Kriegsausbruch eingestellt. Die unmittelbaren wirtschaftlichen und operativen Auswirkungen einer möglicherweise dauerhaften militärischen Auseinandersetzung waren somit begrenzt, ebenso die direkten Effekte von Sanktions- und Embargomaßnahmen.

Es besteht jedoch weiterhin ein Risiko, dass sich die möglichen mittelbaren Folgen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft negativ auswirken. Die gestörten Lieferketten und fehlenden Bauteile aus den in der Ukraine und Russland liegenden Produktionsstätten von Zulieferern und Automobilherstellern verursachen gegebenenfalls eine weitere Reduktion der Neufahrzeugproduktion und können dazu führen, dass Sixt nicht in gewünschtem Umfang Fahrzeuge beschaffen kann. Ein anhaltend hohes Niveau der Energiepreise kann zu einem Rückgang der Nachfrage nach Mobilitätsprodukten führen. Ebenso ist damit zu rechnen, dass die Insolvenzraten negativ beeinflusst werden.

Weitere Preissteigerungen für Energie, aber auch alle energieintensiven Produkte, sowie politische wie soziale Entwicklungen können das Wirtschaftswachstum deutlich einbremsen und zu einer geringeren Ausgabenbereitschaft bei Privat- und Geschäftskunden führen. Zudem besteht das Risiko einer weiteren geopolitischen Verschlechterung mit unvorhersehbaren Auswirkungen.

Insgesamt ist Sixt aufgrund der hohen Flexibilität des Geschäftsmodells sowie solider Finanzierung auf Krisensituationen gut vorbereitet. Die möglichen Auswirkungen aus der



Krise sind allerdings zum aktuellen Zeitpunkt in Dauer und Umfang nicht abschätzbar.

4. BEURTEILUNG DES GESAMTRISIKOPROFILS DURCH DEN VORSTAND

Die Sixt SE hat ein gruppenweites Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem installiert, durch das frühzeitig Entwicklungen erkannt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand des Konzerns gefährden können. Alle hier aufgeführten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig überprüft, analysiert und in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung beurteilt. Vorstand und Aufsichtsrat werden über das Ergebnis informiert, um im Bedarfsfall notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Das Gesamtrisiko sowie das Risikoprofil des Sixt-Konzerns wie auch der Sixt SE haben sich im Vergleich zum Vorjahr, mit Ausnahme von bestimmten Risiken, die durch die makroökonomische Unsicherheit und den Ukraine-Krieg verstärkt werden, nicht wesentlich verändert. Gegenwärtig wurden keine Risiken identifiziert, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten.

5. CHANCENBERICHT

Der Sixt-Konzern setzt als internationaler Mobilitätsdienstleister auf eine konsequente Premiumstrategie. Er bietet hochwertige Produkte und Services, etwa mit Blick auf die Fahrzeugflotte oder die flexible Buchbarkeit für differenzierte Anforderungen seiner Kunden in rund 100 Ländern weltweit an. Dank seiner guten Wettbewerbsposition, seines breiten Leistungsspektrums, des Branchenumfelds und der eigenen Innovationskraft sowie der starken Finanzkraft bieten sich dem Sixt-Konzern eine Reihe von strategischen und operativen Chancen, die sich positiv auf den Geschäftsverlauf auswirken können.

Sixt definiert Chancen als Möglichkeiten, die angestrebten Ziele des Unternehmens aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen zu übertreffen. Solche Chancen in den einzelnen operativen Bereichen zu identifizieren und im Einklang mit der Unternehmensstrategie zu nutzen, ist eine kontinuierliche Aufgabe.

5.1 MARKTCHANCEN

Konjunkturelle Entwicklung

Die Geschäftsentwicklung des Sixt-Konzerns wird durch die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Dies betrifft insbesondere die konjunkturelle Situation in den 13 Sixt-Corporate Ländern. Nachdem eine zunehmende wirtschaftliche Dynamik in der Regel sowohl zu einer höheren Investitionsneigung von Unternehmen als auch zu einer größeren Ausgabenbereitschaft von Privatpersonen führt, besteht in beiden Fällen die Chance, dass die Nachfrage nach hochwertigen Mobilitätslösungen zunimmt.

Der Sixt-Konzern bezieht bei den Planungen für das laufende Geschäftsjahr 2023 die im Prognosebericht dargestellten Erwartungen von Ökonomen zu den gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen ein. Sollte sich der Verlauf der Konjunktur weltweit oder in wichtigen Teilmärkten vorteilhafter als erwartet entwickeln, könnte dies zu einer höheren Nachfrage nach Angeboten von Sixt führen.

Darüber hinaus könnte sich auch ein anhaltend hohes Niveau der Marktpreise für Fahrzeugvermietung weiterhin vorteilhaft auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns auswirken. Ein wesentlicher Treiber für das anhaltend hohe Marktpreisniveau im Geschäftsjahr 2022 war die hohe Nachfrage nach Mobilitätsangeboten in Verbindung mit der Fahrzeugknappheit aufgrund des weltweiten Halbleiternmangels sowie den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die Produktion einiger Automobilhersteller. Zusätzlich wurden auch strukturelle Nachholeffekte bei der Preisentwicklung innerhalb der Branche sichtbar.

Wachsende Popularität von Shared Mobility

Mobilität ist ein essenzielles menschliches Bedürfnis und eine wichtige Säule des globalen Handels. Infolge des fortschreitenden Klimawandels und des weltweiten Trends zur Urbanisierung ist Mobilität im Umbruch. Immer mehr Kommunen passen ihre Mobilitätsplanungen an und setzen verstärkt auf Lösungen aus dem Bereich der Mikro-Mobilität, also einer Fortbewegung mit nicht oder elektrisch motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen (z.B. E-Scootern), oder dem Bereich der sogenannten Shared Mobility. Unter diesem Begriff werden alle öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel zusammengefasst, die gemeinsam genutzt werden und die kurzfristig und bedarfsgerecht in der Regel gegen Entgelt zur Verfügung stehen,



ohne sich im Besitz eines Nutzers zu befinden. In diesem Bereich ist Sixt mit einem breiten Portfolio als Autovermieter und Carsharing-Anbieter tätig und darf davon ausgehen, vom voraussichtlich starken Wachstum des Shared-Mobility-Marktes in Zukunft zu profitieren. Polaris Market Research geht beispielweise von einer jährlichen Wachstumsrate von 8 % im Zeitraum 2022 bis 2030 aus und erwartet eine Marktgröße in Höhe von 188 Mrd. US-Dollar im Jahr 2030. Die SIXT App und die Mobilitätsplattform ONE vereinen zahlreiche Produkte, mit denen sich Mobilität möglichst nachhaltig gestalten lässt. Beispielsweise vermag ein einziges Shared-Fahrzeug infolge optimierter Auslastung eine Vielzahl an Autos in Privatbesitz zu ersetzen und notwendige Parkflächen zu reduzieren. Ein weiterer Hebel liegt auch in der zunehmenden Elektrifizierung der Flotte und dem damit verbundenen Ausbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur. Diese Maßnahmen sind wesentlicher Teil des von Sixt im abgelaufenen Geschäftsjahr beschlossenen holistischen Nachhaltigkeitsprogramms.

Quelle

Polaris Market Research, Shared Mobility Market Industry Analysis Report, Februar 2022

5.2 WETTBEWERBSCHANCEN

Wertschaffende Akquisitionen

Der Sixt-Konzern setzt bei der Expansion in relevante Märkte grundsätzlich auf organisches Wachstum. Dies schließt allerdings nicht die Übernahme lokaler und regionaler Wettbewerber aus, sofern die Konditionen dafür attraktiv sind. Sixt prüft deshalb kontinuierlich wertschaffende Marktopportunitäten, um das Konzernwachstum zu beschleunigen. So konnte im dritten Quartal des abgelaufenen Geschäftsjahres durch die Akquisition zweier regional starker Anbieter im Bereich Vermietung von Transportern eine erhebliche Erweiterung des SIXT Van & Truck UK-Geschäfts erreicht werden. Die getätigten Übernahmen von Dorset Rentals und der Van & Truck-Sparte der GAP Group ist mit weitreichenden Chancen verbunden, da Sixt nun landesweit Kunden mit einer mehr als vervierfachen Flotte bedienen und Serviceleistungen mit schneller Reaktionszeit sicherstellen kann.

Chancen aus Übernahmen bestehen aus strategischer Hinsicht in einer Erweiterung des Kundenkreises und der Gewinnung attraktiver Marktsegmente, zum Beispiel durch den Erwerb von Flughafenkonzessionen. In technologischer Hinsicht ergibt sich Innovationspotenzial, vor allem mit Blick auf die weitere Digitalisierung des Sixt-Geschäftsmodells.

Chancen durch angespannte Wettbewerbslage

Sixt ist in internationalen Märkten tätig, die seit vielen Jahren von einem starken Verdrängungswettbewerb geprägt sind. Dabei ist es in der Vergangenheit häufiger geschehen, dass Wettbewerber eine aggressive Preisstrategie verfolgten, welche die operativen Kosten langfristig nur eingeschränkt oder gar nicht deckt und insbesondere in konjunkturell angespannten Situationen zu Verlusten führt.

Die Coronapandemie hatte die Lage vieler, auch großer, Wettbewerber im Mobilitätsmarkt zum Teil deutlich verschärft. Hinzu kamen seit der zweiten Jahreshälfte 2021 branchenweit weitere Schwierigkeiten im Rahmen der Halbleiterkrise, bei den Herstellern im gewünschten Ausmaß Fahrzeuge einkaufen zu können. Auch die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges in der Ukraine insbesondere aufgrund weiterer Engpässe auf der Lieferseite sowie – insbesondere energiepreisgetriebene – steigende Inflationsraten in den westlichen Staaten stellen die gesamte Branche vor Herausforderungen. Nach der finanziellen Restrukturierung einiger großer Wettbewerber im Vorjahr ist angesichts eines sich abzeichnenden wirtschaftlichen Abschwungs eine weitere Konsolidierung insbesondere im Bereich lokaler Anbieter denkbar. Sollten Wettbewerber ihren Geschäftsbetrieb einstellen oder reduzieren müssen, könnte der Sixt-Konzern mögliche Angebotslücken schließen und sich gezielt Marktzugänge und Kontingente sichern.

Wachsende Ansprüche an Mobilität

Sixt verfolgt seit Jahren eine Premiumstrategie und hat damit den Anspruch, seinen Kunden hochwertige Produkte und Services anzubieten. Wichtiger Baustein dabei ist eine Fahrzeugflotte mit bekannten Herstellermarken und modernsten Ausstattungen. Ein weiterer bedeutender Aspekt ist der Premiumansatz bezüglich der Vermietstationen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Sixt bereits einen zweistelligen Millionenbetrag für Renovierungen und Neubauten ausgegeben und auch im Jahr 2023 sind viele weitere Renovierungs- und Bauvorhaben geplant, um auch weiterhin ein ganzheitliches Premiumerlebnis der Kunden sicherzustellen und somit Kunden langfristig an Sixt zu binden und höhere Umsätze zu erzielen. Sofern sich die wirtschaftliche Lage von Unternehmen und Privathaushalten besser als prognostiziert entwickelt und die Ansprüche der Kunden an ihre Mobilität weiter steigen, könnten Premiumfahrzeuge und -services überdurchschnittlich stark nachgefragt werden. Von einer derartigen Entwicklung würde der Sixt-Konzern in besonderem Maß profitieren. Auch in den USA verfolgt Sixt konsequent das Ziel, das Premiumsegment



zu besetzen, welches dort insgesamt noch stark unterrepräsentiert ist und somit eine große Chance bietet.

Nachfrage generierendes Marketing

Sixt hat in der Marketing-Branche den Begriff der „Sixt-Werbung“ geprägt. Grund dafür sind die seit Jahrzehnten aufsehen erregenden Marketingkampagnen, die zu einer besonders hohen Markenbekanntheit geführt haben und die Markenwerte transportieren.

Werbe- und Marketingaktivitäten mit möglichst hoher Reichweite werden auch in Zukunft das wesentliche Mittel sein, um den Bekanntheitsgrad der Marke Sixt insbesondere international weiter zu erhöhen und das wirtschaftliche Wachstum des Konzerns zu unterstützen. Sixt nutzt zu diesem Zweck einen breiten Medienmix und setzt einen besonderen Schwerpunkt bei den Social-Media-Kanälen, die eine direkte und zeitnahe Ansprache der Zielgruppen und eine direkte Interaktion mit den Kunden ermöglichen. Darüber hinaus nutzt das Unternehmen auch andere Kommunikations- und Werbekanäle je nach Ziel der Werbemaßnahmen.

Dabei bieten sich besondere Chancen durch Investitionen zur Erhöhung der Markenbekanntheit im Wachstumsmarkt USA. Während bisher der Fokus eher auf gezielten, lokal begrenzten Werbeaktivitäten lag, startete im Dezember 2022 mit der integrierten Marketingkampagne „rent THE car“ eine größere und umfassendere Werbeoffensive als je zuvor, die den Wachstumskurs von Sixt in den USA unterstützt.

Weitere Internationalisierung

Der Sixt-Konzern verfolgt das Ziel, seine internationale Präsenz auszubauen und in den jeweiligen Ländern zusätzliche Marktanteile zu gewinnen. Das Unternehmen arbeitet hierfür in vielen Ländermärkten mit Franchisepartnern zusammen. Gleichmaßen prüft der Konzern permanent Maßnahmen zur Steigerung der Marktanteile in bestehenden Ländern, sei es durch Veränderungen im Netz der Franchisepartner, durch den Aufbau eigener Strukturen oder durch spezifische Mobilitätsangebote für bestimmte Märkte.

Weitere Wachstumschancen sind speziell mit dem US-Markt verbunden – insbesondere im Geschäftskundensegment und mittelfristig auch im Nutzfahrzeugmarkt (Van & Truck). Außerdem bietet sich für den Sixt-Konzern durch Marketingmaßnahmen die Chance, die Markenbekanntheit in den USA entscheidend zu steigern. Als weltweit größter Autovermietungsmarkt

bieten die USA Sixt auch durch die zunehmende Konsolidierung kleinerer Wettbewerber erhebliches Wachstumspotenzial.

Im Zuge der Kanada-Expansion werden Synergien mit dem Wachstumsmarkt USA gehoben und die Präsenz von Sixt in Nordamerika deutlich ausgeweitet. Dabei verfolgt Sixt eine ähnliche Expansionsstrategie wie in den USA mit dem mittelfristigen Ziel, an der Hälfte der zehn Top-Flughäfen des Landes präsent zu sein. Der kanadische Autovermietungsmarkt hat laut Euromonitor-Daten ein Potenzial von insgesamt rund 1,4 Mrd. Euro. Mittelfristiges Ziel von Sixt ist es, in Kanada bis zum Jahr 2025/2026 drei bis fünf Prozent Marktanteil zu erreichen. Nach der Eröffnung der ersten kanadischen Station in Vancouver Downtown im Juli 2022 werden im Lauf des Jahres voraussichtlich weitere Stationen in Vancouver und Toronto folgen, womit Sixt die beiden umsatzstärksten Destinationen des Landes abdecken würde. Zusammen machen sie den Großteil des kanadischen Autovermietungsmarktes aus und haben ein potenzielles Marktvolumen von 400 Mio. Euro. Mit der Erschließung der beiden kanadischen Metropolen kann Sixt seinen Service und seine Premiumflotte zukünftig auch für Geschäfts- und Freizeitreisen zwischen den USA und Kanada anbieten.

Auch die im abgelaufenen Geschäftsjahr gewonnenen neuen Franchisepartner bieten im Rahmen der Internationalisierungsstrategie Wachstumschancen für Sixt.

5.3 CHANCEN DURCH INNOVATIONEN

SIXT App als bevorzugtes Mobilitätstool

Mit dem kombinierten Angebot verschiedener Mobilitätservices über die eigenentwickelte Mobilitätsplattform ONE mit der SIXT App verfügt Sixt über einen Wettbewerbsvorteil mit großer Anziehungskraft für dritte Anbieter und potenzielle Partner. Es besteht die Chance, dass weitere Mobilitätspartner ihre Produkte und Services in die Plattform integrieren wollen und so Sixt dabei helfen, die SIXT App zum bevorzugten Tool der Kunden bei der gesamten Organisation von Reisen und allgemein von Mobilität zu machen. Dies hätte sowohl positiven Einfluss auf das Wachstum des Konzerns als auch auf die Steigerung der Bekanntheit der Marke Sixt.

Integrierte Mobilitätsservices

Mit der Mobilitätsplattform ONE und der SIXT App kann Sixt seinen Kunden flächendeckend für jede Situation und unab-

hängig von Zeit und Ort eine individuell passende Mobilitätslösung aus einer Hand bieten. Durch die Integration mehrerer Produkte in nur einer App wird der Traffic grundsätzlich erhöht und die Aufmerksamkeit für alle Produkte gesteigert. Darüber hinaus trägt Sixt damit der Nachfrage nach einer individuellen zeitgemäßen Mobilität Rechnung. Zugleich stärkt Sixt damit auch seine Position als Innovationsführer in der Mobilitätsbranche und generiert gleichzeitig zahlreiche Chancen wie zunehmende Cross-Selling-Möglichkeiten und die Erweiterung seiner Zielgruppen: Kunden, die zum Beispiel bisher über die SIXT App nur SIXT rent genutzt haben, können über dasselbe Tool auf die Services von SIXT share für den kurzfristigen oder SIXT+ für den längerfristigen Mobilitätsbedarf zugreifen. Dies stellt einen erheblichen Vorteil gegenüber den noch immer stark fragmentierten Angeboten des Wettbewerbs für Autovermietung, Carsharing, Transferservices und Auto Abos dar.

Angebote via Online- und Mobile-Kanäle

Das wesentliche Tool für die geschäftliche wie private Reiseplanung und -buchung sind technische Schnittstellen wie Computer, Tablets oder Smartphones. Die Kunden erhalten über diese Geräte in Verbindung mit den entsprechenden Webseiten und Apps einen einfachen und flexiblen Zugang zu Flügen, Hotels, Taxis, Mietwagen oder Carsharing. Sixt hat deshalb frühzeitig nutzerfreundliche Online- und Mobile-Lösungen entwickelt, die permanent durch neue und praktische Features ergänzt werden. Zudem integriert das Unternehmen seine verschiedenen Produkte und Services in die Plattformen strategischer Partner sowie in die Buchungsprozesse von Hotels und Airlines. Damit erhöht Sixt die Reichweite seiner Angebote. Beispiele im Berichtszeitraum sind die neu geschlossenen strategischen Kooperationen mit itTaxi (Januar 2022), Accor (Februar 2022), nextbike (März 2022), der Professional Golf AG (April 2022), Marriott Bonvoy (August 2022), dem europaweit aktiven Fuhrpark- und Mobilitätsspezialisten Fleet Logistics (August 2022) oder die Ausweitung der bereits bestehenden Partnerschaft mit Lyft – seit Juli 2022 werden auf der Mobilitätsplattform ONE auch E-Bikes angeboten. Durch die kontinuierliche Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit der Online- und Mobile-Lösungen von Sixt, insbesondere im Vergleich zum Wettbewerb, ergeben sich darüber hinaus Chancen auf weitere Marktanteilsgewinne.

Sixt nutzt für die internationale Kommunikation und Bewerbung seiner vielfältigen Angebote eigene Kanäle wie die SIXT App, den SIXT Blog oder seine umfangreichen Social-Media-Präsenzen sowie diverse Online- und Offline-Marketingkanäle.

Vor dem Hintergrund anlassbezogener Kommunikations- und Marketingmöglichkeiten testet das Unternehmen außerdem geeignet erscheinende neue Plattformen und arbeitet regelmäßig mit Influencern zusammen. Diese Maßnahmen bieten die Chance, Zielgruppen passgenau anzusprechen und die Sympathiewerte für Sixt weiter zu steigern.

SIXT rent

Die Digitalisierung der Vermietflotte führt potenziell zu einer Verdichtung der Kontaktpunkte zwischen Sixt und dem Kunden und eröffnet zusätzliche Wachstumschancen. Gleichzeitig bietet die Digitalisierung von Stationen und Vermietprozessen – auch über die Nutzung von künstlicher Intelligenz bei Preisgestaltung und Flottenmanagement – Chancen zur Erzielung zusätzlicher Umsätze sowie Kosteneinsparungen.

SIXT share

SIXT share führt die traditionell voneinander getrennten Produkte Autovermietung und Carsharing zu einem integrierten Produkt zusammen. Durch die Vernetzung beider Fahrzeugflotten kann Sixt Nachfrageschwankungen zwischen der Autovermietung und dem Carsharing ausgleichen und den Kunden jederzeit eine optimale Verfügbarkeit ermöglichen. Gleichzeitig wird dadurch die Auslastung der Flotte optimiert, was Kosten- und Effizienzvorteile nach sich zieht. Durch die Vernetzung ist es ebenfalls möglich, Carsharing auf das Umland auszuweiten, und sich nicht wie bisher ausschließlich auf Metropolregionen zu begrenzen, da die Fahrzeuge nicht starr einem Ort oder einem Geschäftsgebiet zugeordnet sind, sondern je nach Nachfrage eingesetzt werden können. Um die Auslastung der eigenen Flotte weiter zu maximieren, wurde SIXT share ebenfalls bei FreeNow integriert. Damit unterstreicht Sixt nochmals seinen Ansatz, urbane Mobilität einfach zu gestalten und für jeden zugänglich zu machen. Für Sixt öffnet sich somit weiteres Wachstumspotenzial. Schon heute besteht die Carsharing-Flotte von SIXT share zu rund einem Drittel aus Elektrofahrzeugen und bietet durch die Integration von E-Rollern und -Mopeds sowie seit Juli 2022 auch Fahrrädern und E-Fahrrädern weitere Möglichkeiten zur CO₂-armen Fortbewegung. Damit zahlt das Produkt auf die Nachhaltigkeitsstrategie von Sixt ein. Im März 2022 wurde ein neues Branding auf SIXT share-Fahrzeuge eingeführt. Das neue Design verleiht dem Carsharing-Produkt von Sixt einen neuen, modernen Look und zahlt auf das Thema Markenbekanntheit ein. Darüber hinaus können Sixt-Kunden die Fahrzeuge künftig noch schneller im Stadtgebiet finden.



SIXT+

Aufgrund von Kostenvorteilen und dem Trend hin zur Nutzung anstelle des Besitzes eines Fahrzeugs wird für den Markt der Auto Abos ein deutliches Wachstum erwartet. So könnte Prognosen zufolge das Abo-Modell bis zum Jahr 2030 einen Marktanteil von bis zu 40 % bei deutschen Privatkunden erreichen. Sixt sichert sich durch die Einbindung von SIXT+ in die SIXT App die Chance, überdurchschnittlich von diesem Wachstum zu profitieren und dabei Kundengruppen zu erreichen, die zugleich an die anderen Angebote des Konzerns herangeführt werden. Um dem Wunsch nach Gleichlauf von Nutzung und Bepreisung moderner Mobilitätskunden Rechnung zu tragen, hat Sixt Ende Dezember 2022 das monatlich kündbare Abo-Angebot um weitere Laufzeit-Optionen von 6 und 12 Monaten ergänzt. Somit können Kunden, die bereits einen konkret planbaren Mobilitätsbedarf haben, von noch preiswerteren Angeboten profitieren. Für Sixt ergeben sich daraus stabile Cash-Flows sowie Einsparpotenziale durch eine effizientere Flottenauslastung und -planbarkeit. Aufgrund der kurzen Kündigungsfristen sieht Sixt insbesondere im Bereich der Elektroauto-Abos die größten Wachstumschancen für das SIXT+ Produkt, da es Kunden ermöglicht Elektromobilität ohne langfristige Verpflichtung zu testen.

Quelle

Automobilwoche, Studie: Abo-Marktanteil von 40 Prozent bis 2030 möglich, 31. August 2020

SIXT ride

Sixt geht davon aus, dass die Nachfrage für Fahr- und Transferdienste mittel- und langfristig dynamisch zunehmen wird. Insbesondere in Großstädten und Metropolen wird ein starkes Wachstum erwartet. Sixt verfolgt die Strategie, weiteren Mobilitätsanbietern den Zugang zur Plattform ONE zu öffnen und so das Mobilitätsangebot weltweit auszubauen und zu skalieren. Die Plattform ONE ist so ausgelegt, dass die Anbindung weiterer Partner schnell und unkompliziert erfolgen kann. Das eröffnet die Chance, neue Produktangebote für Kunden verfügbar zu machen und eine kontinuierlich höhere Marktdurchdringung zu erreichen.

SIXT truck

Ein weiteres attraktives Wachstumsfeld sieht Sixt im Van & Truck-Vermietungsmarkt, insbesondere im Bereich der Vermietung leichter und mittelschwerer Nutzfahrzeuge. In Zeiten geringen Wirtschaftswachstums, steigender Zinsen, anhaltender Fahrzeuglieferungspässe und schwierigerer Prognostizier-

barkeit der Nachfrageentwicklung birgt der Van & Truck-Vermietungsmarkt ein enormes Potenzial, denn Unternehmen mit Nutzfahrzeugflotten benötigen gerade dann flexiblere, schnelle und effizientere Möglichkeiten der Flottenbeschaffung und -nutzung.

Das Unternehmen ist in diesem Marktsegment in den vergangenen Jahren bereits profitabel gewachsen und hat sich nach eigener Einschätzung als einer der führenden Anbieter im deutschsprachigen Raum bei Vans & Trucks unter 7,5 Tonnen Gesamtgewicht etabliert. Weiterhin erwartet wird eine spürbar wachsende Nachfrage nach diesen Fahrzeugen, etwa durch die Penetration profitabler Geschäftskundensegmente und deren kontinuierliche Professionalisierung des Flottenmanagements. Sixt plant durch die konsequente Digitalisierung der Flotte, durch die Adaption von Service-Prozessen und Produktspezifikationen auf spezielle Kundenanforderungen sowie durch die Anbindung des Produktbereichs an die Mobilitätsplattform ONE ein verbessertes Kundenerlebnis mit Blick auf Service und Flexibilität. Bestes Beispiel dafür ist das neu entwickelte SIXT Van & Truck-Sharing, welches 2022 zusammen mit einem weltweit tätigen Online-Versandhaus etabliert wurde.

Nachdem Sixt im Marktsegment Van & Truck aktuell noch ein Nischenspieler in vielen Ländern Europas ist und die lokalen Märkte sich häufig stark fragmentiert darstellen, bieten sich hier erhebliche Wachstumschancen. So setzt sich Sixt das Ziel, weitere Marktanteile in Europa zu gewinnen und die Van & Truck-Flotte in Europa deutlich auszuweiten – auch über eine größere Bandbreite an Fahrzeugtypen und -spezifikationen hinweg. So wurde bereits im Geschäftsjahr 2022 durch die Akquisition von Dorset Vehicle Rentals und der Van & Truck Sparte der GAP Group nicht nur die Flottengröße in UK mehr als vervierfacht, sondern darüber hinaus auch Know-how und bestehende Strukturen in den Bereichen Fahrzeugaus- und -umbau sowie Inhouse-Reparaturen dazu gewonnen. Mittelfristig wird der weitere Ausbau des Netzes auf über 50 Sixt Truck Center in Europa sowie die Ausweitung des Van & Truck-Geschäft auf die USA angestrebt. Der Van & Truck-Vermietmarkt weist nach Einschätzung von Sixt ein signifikantes Marktpotenzial von über 33 Mrd. US-Dollar auf und bietet damit erhebliche mittel- und langfristige Wachstumschancen.

Spezielle Services für Firmenkunden

Sixt bietet Firmenkunden bereits spezifisch für deren Anforderungen entwickelte und bedarfsgerechte Lösungen. Neben

SIXT+ unlimited umfasst dies weitere individuelle Mobilitätskonzepte wie zum Beispiel SIXT+ flex. Diese Produkte berücksichtigen den „Pay-as-you-use“-Gedanken sowie die Faktoren Kostenkontrolle, Flexibilität, Individualität, Nachhaltigkeit sowie Digitalisierung. Sixt erweitert damit sein Produktportfolio um eine innovative und nachhaltige Mobilitätslösung. Es wurden bereits mehrere Großkunden für das Produkt gewonnen und Siemens ist der erste Kunde, welcher SIXT+ flex ausschließlich mit Elektro- und Hybridfahrzeugen nutzt. Sixt geht davon aus, dass die Akzeptanz von Produkten, die auf den Bedarf spezieller Zielgruppen zugeschnitten sind, weiter zunehmen wird. Damit besteht die Chance, Firmenkunden langfristig von den Leistungen des Sixt-Konzern zu überzeugen und somit auch Interesse für die weiteren Angebote des Konzerns zu wecken.

Weiterer SIXT TECH-Standort

Durch die Eröffnung seines weltweit vierten Entwicklungszentrums in Lissabon ergeben sich Chancen für ein weiteres erfolgreiches Wachstum des SIXT TECH Bereichs an einem

sehr attraktiven Ort. Die innovative Hauptstadt Portugals zählt im Technologiebereich zu einer der führenden Städte Europas und zeichnet sich aufgrund der Verfügbarkeit an hochqualifizierten Entwickler-Talenten, insbesondere Absolventen renommierter Universitäten (z.B. Técnico Lisboa), aus. Mit der Eröffnung und dem Aufbau des Entwicklungszentrums in Lissabon wird eine weitere regionale Diversifizierung des TECH-Bereichs erreicht. Dies ist auch hinsichtlich der derzeitigen Unsicherheiten in der Ukraine bedeutend. Darüber hinaus befinden sich gerade in Lissabon Tech-Giganten wie Google und Facebook in unmittelbarer Nähe und auch immer mehr qualifizierte, internationale Arbeitskräfte strömen nach Portugal, beziehungsweise nach Lissabon, beispielsweise aus Brasilien. Sixt verfolgt mit der Neueröffnung in Lissabon einen starken Wachstums- und Digitalisierungsplan und hat sich zum Ziel gesetzt, im Geschäftsjahr 2023 den neuen TECH-Standort personell auf eine dreistellige Mitarbeiterzahl auszubauen.



B.7 || ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE KONZERN-ERKLÄRUNG GEMÄß §§ 315B UND C I.V.M. 289B BIS E HGB

1. NACHHALTIGKEIT BEI SIXT

Nachhaltiges Denken und nachhaltiges Handeln sind wichtige Erfolgsfaktoren für das Unternehmen Sixt. Nachhaltiges Wirtschaften ist das Handeln, das sich um das Interessengleichgewicht aller am Geschäftsprozess beteiligten und aller vom Geschäftsprozess betroffenen Akteure bemüht. Damit übernimmt Sixt Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und trägt dazu bei, dass auch kommende Generationen in einem intakten sozialen, ökonomischen und ökologischen Umfeld leben können. In diesem Zusammenhang ist der wesentliche Beitrag von Sixt die qualitative Entwicklung und der quantitative Ausbau der sogenannten Shared Mobility, also die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugflotten (siehe Abschnitt 3.1). Die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung ist das offizielle Corporate-Social-Responsibility-Programm der Gesellschaft und unterstreicht die gesellschaftliche Verantwortung der Sixt SE (siehe Abschnitt 3.6).

1.1 UNTERNEHMERISCHES SELBSTVERSTÄNDNIS

Der Sixt-Konzern ist ein international agierender Anbieter von hochwertigen Mobilitätslösungen. Maßgeschneiderte Produkte und Dienstleistungen ermöglichen Privat- und Geschäftskunden passgenaue Mobilität, wobei der Shared-Mobility-Gedanke der Kern des Produktangebots ist. Diese Produkte und Dienste umfassen neben der Vermietung von Premiumfahrzeugen auch Carsharing-Angebote, Auto Abos, Chauffeurdienste sowie weitere integrierte Angebote von Drittanbietern über die Mobilitätsplattform ONE.

Ganzheitliche Mobilitätskonzepte, ein hohes Service-Niveau und technologische Innovationen in Verbindung mit einer Premiumflotte sind wichtige Abgrenzungsmerkmale von Sixt im Wettbewerb (eine detaillierte Beschreibung des Geschäftsmodells und der Unternehmensstruktur findet sich im Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ im zusammengefassten Lagebericht).

Die Maximen des Sixt-Konzerns sind die Harmonisierung der gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnisse und die Erfüllung der globalen Nachhaltigkeitsziele. Das Engagement zur Begrenzung des Klimawandels hat dabei Priorität. Vorrang hat die

Verringerung der Treibhausgasemissionen, insbesondere des Ausstoßes von Kohlendioxid (CO₂).

1.2 RAHMEN DER BERICHTERSTATTUNG

Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene, zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernenerklärung von Sixt für das Geschäftsjahr 2022 wurde nach den in den §§ 315b und c in Verbindung mit §§ 289b bis e des Handelsgesetzbuches (HGB) und 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 EU-Taxonomieverordnung) geforderten Angaben erstellt. Die nichtfinanzielle Konzernenerklärung enthält die nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz geforderten Informationen zu wesentlichen Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, zur Achtung der Menschenrechte sowie zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Die Berichterstattung für weitere wesentliche Handlungsfelder und Themen ergibt sich aus deren Wesentlichkeit für den Sixt-Konzern.

Aufgrund der vielfältigen Nachhaltigkeitsmaßnahmen im Sixt-Konzern werden entsprechende Ergebnisse nicht vollständig, sondern nur ausgewählt berichtet. Gemäß § 315b Absatz 1 Satz 3 HGB wird zu einzelnen Aspekten auch auf nichtfinanzielle Angaben an anderer Stelle dieses Berichts verwiesen. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernenerklärung berichtet darüber hinaus wesentliche Risiken gemäß § 289c Absatz 3 Nr. 3 und 4 HGB, sofern die Angaben für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Konzerns und der Gesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die nichtfinanziellen Belange erforderlich sind.

Gemäß § 289c Absatz 3 Nr. 5 HGB sind keine nichtfinanziellen Leistungsindikatoren vorhanden, die für die Geschäftstätigkeit des Sixt-Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind. Der Sixt-Konzern wird derzeit maßgeblich über finanzielle Kenngrößen und Leistungsindikatoren gesteuert. Wesentliche Steuerungskennzahlen sind im Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ im Lagebericht genannt. Es besteht kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den im Konzernabschluss



der Sixt SE ausgewiesenen Beträgen gemäß § 289c Absatz 3 Nr. 6 HGB und den fünf nichtfinanziellen Aspekten gemäß § 289c Absatz 2 Nr. 1 bis 5 HGB.

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung im vorliegenden zusammengefassten Lagebericht wurde nach § 171 Absatz 1 Satz 4 Aktiengesetz (AktG) vom Aufsichtsrat auf Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit geprüft. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 4 HGB wurde sie dem Abschlussprüfer vorgelegt, jedoch keiner inhaltlichen Prüfung unterzogen.

Sixt verpflichtet sich zur Transparenz gegenüber seinen Stakeholdern und berichtet über alle nachhaltigkeitsrelevanten Aspekte des Geschäfts und des Unternehmensumfelds. Dabei orientiert Sixt die Berichterstattung an den Kriterien der Global Reporting Initiative (GRI). Der Berichtskreis erfasst alle Unternehmen des Sixt-Konzerns, das heißt sämtliche im Abschnitt „Konsolidierung“ des Konzernanhangs aufgeführten Gesellschaften.

2. GRUNDLAGE NACHHALTIGEN HANDELNS

Sixt ist Premiumanbieter und einer der Innovationsführer in der Mobilitätsbranche. Das Leistungsspektrum wird permanent durch neue Produkte und Dienstleistungen ergänzt.

Wichtig sind dabei Technologien, die den zunehmenden Anforderungen der Kunden an eine flexible, zeitgemäße und nachhaltige Mobilität genügen. Sixt entwickelt das breite Angebotsspektrum kontinuierlich und bedarfsgerecht weiter und reagiert unmittelbar auf sich abzeichnende neue Trends. Das Leistungsspektrum von Sixt ist im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ näher beschrieben.

Sixt strebt eine verantwortungsvolle und nachhaltige Wertschöpfung über das gesamte Geschäftsspektrum an. Beispielsweise dient die Mobilitätsplattform ONE von Sixt der (Weiter-)Entwicklung des nachhaltigen kundenorientierten Geschäftsmodells rund um das Thema Shared Mobility. Denn die Plattform ermöglicht zusätzlich zum Carsharing-Angebot von Sixt die Einbindung von Partnerangeboten in das Sixt-Portfolio. So können die Kunden beispielsweise Leistungen im Bereich Mikromobilität oder Fahrdienste wie Taxi und Transferdienste unkompliziert und zu standardisierten Konditionen in Anspruch nehmen. Diese Zusatzangebote erhöhen die Attraktivität und die Nachhaltigkeitsleistung der übrigen Sixt-Produkte.

Ziel ist die Entwicklung einer Dienstleistung, die Kunden eine nachhaltige, überzeugende und attraktive Mobilitätslösung bietet. Schließlich mindert ein optimierter Mobilitätsmix die Emission von Treibhausgasen (siehe Abschnitt 3.2).



2.1 WESENTLICHKEIT

Motivation und Hintergrund

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerklärung orientiert sich bei der Auswahl und Gewichtung der Themen am Prinzip der Wesentlichkeit. Zur Ermittlung der wesentlichen Themen führt Sixt regelmäßig eine Wesentlichkeitsanalyse durch.

Zur Einschätzung von Themen hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Unternehmen sind drei Perspektiven („Dimensionen“) relevant.

- || Auswirkungsgrad („Impact“): Wie stark wirkt die (Geschäfts-)Aktivität von Sixt hinsichtlich des jeweiligen Aspektes auf die Umwelt und die Stakeholder?
- || Geschäftsrelevanz: Wie groß ist der Effekt des jeweiligen Aspektes von Seiten des Marktes und/oder der Stakeholder auf die Geschäftsentwicklung von Sixt?
- || Stakeholder-Relevanz: Wie bedeutend ist das Verhalten von Sixt bei den jeweiligen Aspekten für die Erwartungsbildung und Entscheidungsfindung der Stakeholder gegenüber Sixt?

Die Antworten auf diese Fragen geben Aufschluss zur Bedeutung und damit Wesentlichkeit der individuellen Aspekte und

Themen zum Wirtschaften und Handeln von Sixt aus Nachhaltigkeitssicht.

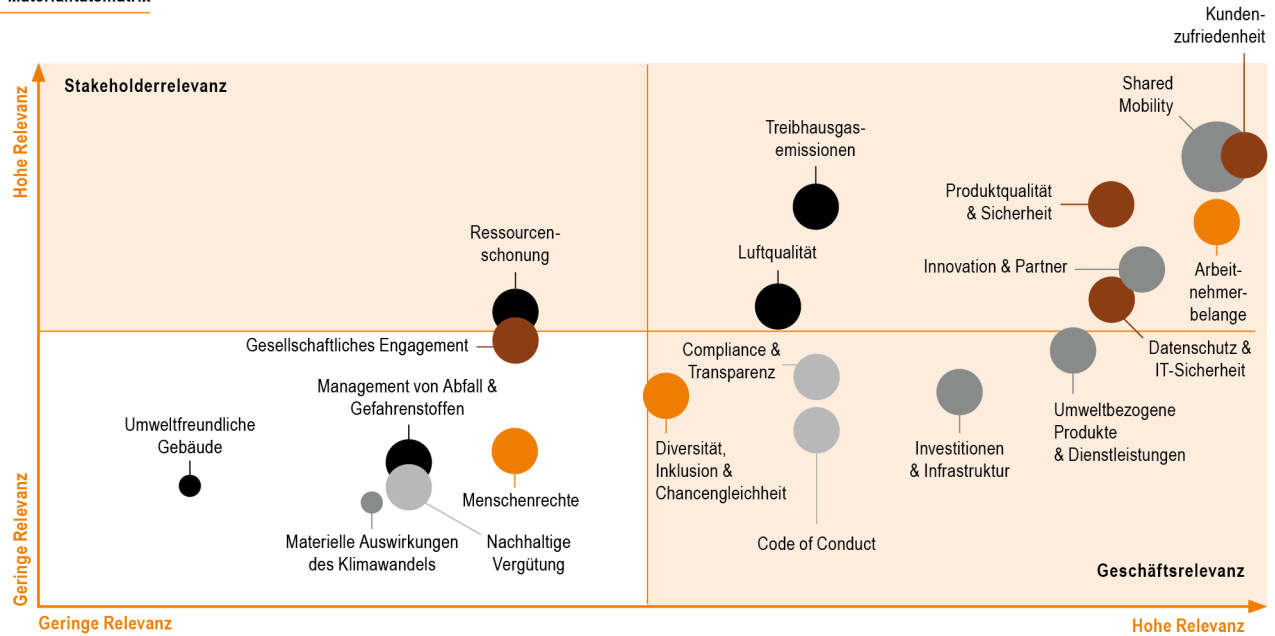
Vorgehen

Sixt hat im Jahr 2021 mittels strukturierter Workshops und Abfragen bei den Fachabteilungen die für das Unternehmen relevanten wesentlichen Themen identifiziert und priorisiert. Die so ermittelten Analyseergebnisse wurden in wesentliche Handlungsfelder überführt und abschließend vom Finanzvorstand (CFO) als für ESG verantwortliches Vorstandsmitglied validiert. Für die Wesentlichkeitsanalyse wurden interne Ansprechpartner aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen und externe Ansprechpartner aus fünf Stakeholdergruppen (Privatkunden, Geschäftskunden, Investoren, Automobilhersteller und weitere Lieferanten) ausgewählt. Zur Befragung wurden aus einer ganzheitlichen Liste, bestehend aus rund 100 Themen mit Nachhaltigkeitsbezug, 20 besonders relevante Themen vorausgewählt und den Ansprechpartnern zur Diskussion gestellt. Die Diskussionsergebnisse mit den 14 wichtigsten Themen wurden in einer Wesentlichkeitsmatrix anschaulich dargestellt.

Sixt hat diese Matrix für das Jahr 2022 übernommen. Weder im Austausch mit den Stakeholdern noch durch eigene Marktbeobachtungen haben sich Anzeichen ergeben, die eine nennenswerte Änderung der Materialitätsmatrix erforderlich machen würden. Sixt plant, in der zweiten Jahreshälfte 2023 wieder eine umfassende Analyse durchzuführen.

Ergebnis und Implikationen der Wesentlichkeitsanalyse für Sixt

Materialitätsmatrix



Potenziell materieller Bereich nach der Gesetzgebung
 Umweltbelange
 Sozialbelange
 Arbeitnehmerbelange
 Geschäftsmodell & Innovation
 Governance

Auswirkungsgrad: hoch leicht gering

Aus der Materialitätsmatrix lassen sich diese Topthemen ableiten:

| | | |
|------------------------------|-------------------------------|--|
| Kundenzufriedenheit | Shared Mobility | Arbeitnehmerbelange |
| Produktqualität & Sicherheit | Treibhausgasemissionen | Innovation & Partner |
| Datenschutz & IT-Sicherheit | Luftqualität | Umweltbezogene Produkte & Dienstleistungen |
| Ressourcenschonung | Investitionen & Infrastruktur | Compliance & Transparenz |
| | Code of Conduct | Diversität, Inklusion & Chancengleichheit |



Wesentliche Handlungsfelder sind für die Geschäftsentwicklung von besonderer Bedeutung und zeigen, in welchen Bereichen Sixt Schwerpunkte sieht. Die Wesentlichkeitsanalyse hat auch ergeben, dass der nichtfinanzielle Aspekt „Achtung der Menschenrechte“ für Sixt aufgrund der Tätigkeitsmerkmale und Geschäftssegmente des Konzerns kein wesentliches Handlungsfeld im Sinne des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes darstellt. Dessen ungeachtet bekennt sich Sixt ausdrücklich zur Einhaltung der Menschenrechte. Weitere Informationen zu diesem Thema finden sich im Abschnitt „Corporate Governance und Compliance“ in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerklärung.

Insgesamt hat Sixt sieben wesentliche Handlungsfelder identifiziert, die alle 14 priorisierten Themen aus der Materialitätsmatrix umfassen: (1) Shared Mobility, (2) Treibhausgasemissionen & Luftqualität, (3) Ressourcenschonung, (4) Kundenzufriedenheit, (5) Datenschutz und IT-Sicherheit, (6) Arbeitnehmerbelange, (7) Corporate Governance, Compliance und Transparenz. Diese Handlungsfelder wurden den fünf nichtfinanziellen Aspekten des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes zugeordnet.

2.2 STRATEGIE UND MANAGEMENTANSATZ

Als Technologie- und Innovationsführer hat Sixt ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen, um noch wesentlich mehr Menschen für nachhaltige Mobilität zu begeistern. Im Zentrum des integrierten und holistischen Nachhaltigkeitsprogramms stehen die Elektrifizierung der Flotte, die Errichtung einer eigenen Ladeinfrastruktur, der Ausbau der Mobilitätsplattform SIXT ONE zum Single Sign-on für hunderttausende Ladepunkte sowie eine noch frühere Klimaneutralität als Unternehmen.

1. Elektrifizierung: Ausbau der E-Flotte auf 70 % bis 90 % in Europa

Bis Ende 2023 wird der Anteil elektrifizierte angetriebener Fahrzeuge (inkl. Plug-in-Hybride und Mild-Hybride) in der weltweiten Sixt Flotte voraussichtlich 12 % bis 15 % betragen. 2030 werden in Europa 70 % bis 90 % der Fahrzeuge des Unternehmens elektrifiziert sein, allesamt buchbar über die SIXT App.

Sixt wird damit zum Begeisterungsbeschleuniger für E-Mobilität. Das zeigt auch eine gemeinsam mit dem Marktforschungsunternehmen TNS durchgeführte Studie: Rund 70 % der befragten Sixt Kunden geben an, dass eine Mietwagen-

Nutzung dazu beiträgt, Vorbehalte gegenüber E-Mobilität abzubauen (bzgl. Reichweite, Ladeinfrastruktur und Ladezeiten). Knapp zwei Drittel sehen die Mietwagennutzung als gute Möglichkeit, um Elektrofahrzeuge kennenzulernen und für mehr als 55 % ist die vorherige Nutzung eines elektrischen Mietwagens wichtig oder sehr wichtig für die Kaufentscheidung zugunsten eines solchen Fahrzeugs.

2. Ladeinfrastruktur: Investitionen und Partnerschaften

Als weiteren Baustein seines Nachhaltigkeitsprogramms hatte Sixt bereits im vergangenen Jahr angekündigt, über die kommenden Jahre 50 Mio. Euro in seine eigene Ladeinfrastruktur in den Stationen zu investieren. Das Unternehmen schafft somit die Voraussetzung zum Laden einer größer werdenden Elektroflotte nach Fahrzeugrückgabe. Mit Hilfe von Partnern bietet Sixt seinen Kunden zudem im Laufe des kommenden Jahres einen flächendeckenden Zugang zum größten Teil aller öffentlich verfügbaren, aktuell 400.000 Ladepunkte in den europäischen Corporate Ländern von Sixt. Dies geschieht über das neue Produkt SIXT charge, das in die SIXT App integriert wird.

3. Mobilitätsplattform ONE: Ökosystem für klimafreundliche Mobilität

Schon heute ist die SIXT App und die dahinterliegende Mobilitätsplattform ONE Dreh- und Angelpunkt für die einfache und flexible Nutzung der Mobilitätsangebote des Unternehmens. Sie vereint mit Auto- und Nutzfahrzeugvermietung, Carsharing, Fahrdiensten und Auto Abos zahlreiche Produkte, mit denen sich Mobilität möglichst nachhaltig gestalten lässt. Beispielsweise vermag ein einziges Shared-Fahrzeug, infolge optimierter Auslastung, eine Vielzahl an Autos in Privatbesitz zu ersetzen und notwendige Parkflächen zu reduzieren. Neue, technologisch besonders moderne Fahrzeuge, wie sie Teil der SIXT rent-Flotte sind, stoßen zudem weniger CO₂ aus als vergleichbare Fahrzeuge älteren Baujahrs. Mit der Integration von SIXT charge in die ONE Plattform liefert das Unternehmen nun außerdem einen starken zusätzlichen Anreiz für die Nutzung klimafreundlicher E-Fahrzeuge, weil die App neben der Fahrzeugbuchung in ein und demselben Ökosystem auch das Auffinden und die Nutzung von Ladepunkten ermöglichen wird.

4. Klimaneutralität: Stationen und Standorte CO₂-neutral schon bis 2023

Jenseits einer weitreichend elektrifizierten Flotte für seine Kunden plant das Unternehmen außerdem, die im Betrieb der



eigenen Stationen und Standorte anfallenden CO₂-Emissionen so schnell und so weit wie möglich zu reduzieren – etwa über die großflächige Installation eigener Photovoltaikanlagen. Was Sixt vor Ort nicht einsparen kann, wird über Kompensationsprojekte ausgeglichen. Hierbei werden nur solche Projekte unterstützt, die den höchsten Qualitätsstandards entsprechen. Sixt plant so bereits Ende 2023 den Betrieb seiner Stationen und Standorte klimaneutral gestalten.

In den kommenden Jahren bis voraussichtlich 2040 soll in der Beschaffung und der Nutzung der Flotte CO₂-Neutralität geschaffen werden (Scope-3-Emissionen im Sinne der Fahrzeugbeschaffung und Kundenutzung der Fahrzeuge). Die Erreichung des Ziels hängt grundsätzlich von der Verfügbarkeit CO₂-neutral produzierter Fahrzeuge und der Verfügbarkeit von nachhaltig erzeugter Energie ab.

Der Konzern nutzt seine Organisationsstrukturen und Governance-Prozesse, um verantwortliches unternehmerisches Handeln zu steuern und zu fördern – von der Strategie bis zur Umsetzung. Zusätzlich hat Sixt Managementsysteme gemäß den internationalen Normen für Qualität (DIN EN ISO 9001:2015) und Umweltschutz (DIN EN ISO 14001:2015) implementiert. Auf diese Weise beachtet Sixt Nachhaltigkeitsthemen systematisch und konsequent bei allen Geschäftstätigkeiten und über alle Hierarchiestufen hinweg.

Die Gesamtverantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstand, der die Geschäftspolitik an den Anforderungen eines gesellschaftlich verantwortlichen Wirtschaftens ausrichtet, sowie entsprechende Strategien und Programme festlegt. Der Code of Conduct dient Mitarbeitern im Sixt-Konzern als Richtschnur für nachhaltiges Handeln im Geschäftsalltag.

Der CFO ist verantwortlich für die ESG-Transformation und die Erarbeitung einer ESG-Strategie. Die Sixt ESG-Abteilung unterstützt den CFO bei Management und Koordination der Transformation inklusive der Nachhaltigkeitsberichterstattung und treibt die Operationalisierung der ESG-Strategie in Divisionen und Corporate Ländern voran. Ein ESG-Gremium dient als (vorbereitendes) Entscheidungsgremium, mit Vorstandsbeteiligung durch CFO und COO an zwei Treffen pro Jahr inklusive selektiver Einbindung der ESG-Abteilung, Corporate Ländern und Divisionen.

Die Umsetzung und Steuerung der Nachhaltigkeitsmaßnahmen sowie die Bereitstellung von Nachhaltigkeitsdaten erfolgt

in den verschiedenen Geschäftsbereichen. Die Überwachung von Zielen und Maßnahmen erfolgt durch den Bereich People Management, das Ressort Operations sowie die Funktion Governance, Risk Management & Controls (GRC) und wird fortlaufend optimiert. Die Vorbereitung der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung erfolgt im Finanzressort. Zu den regelmäßigen Tätigkeiten zählen insbesondere das Nachhalten und die Überwachung von Nachhaltigkeitszielen in den relevanten Fachbereichen sowie die Aufbereitung relevanter Themen und Analysen für den Vorstand.

Der Aufsichtsrat ist zuständig für die Kontrolle des Gesamterfolgs der ESG-Transformation und überwacht die Konsistenz mit der Sixt-Gesamtstrategie. Das für ESG-Themen zuständige Mitglied des Aufsichtsrats ist Herr Dr. Julian zu Putlitz. Es wird mindestens vierteljährlich vom Vorstand an den Aufsichtsrat zu wichtigen Themen – inklusive Nachhaltigkeit – berichtet.

Um die Entwicklung der Nachhaltigkeitsmaßnahmen objektiv beurteilen zu können, arbeitet Sixt mit Rating-Agenturen zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung zusammen. Aus der so ermittelten externen Resonanz leitet Sixt Ziele und Maßnahmen zur weiteren Optimierung dieser Leistung ab. Das Nachhaltigkeitsmanagement von Sixt wird durch – über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende – unternehmenseigene Richtlinien unterstützt. Von übergeordneter Bedeutung ist ein für Sixt weltweit gültiger Code of Conduct, der den ethischen Rahmen für das tägliche unternehmerische Handeln vorgibt. Dieser Code of Conduct wird seit Ende 2022 durch einen separaten Verhaltenskodex für Lieferanten und Dienstleister ergänzt.

3. WESENTLICHE HANDLUNGSFELDER

Das Nachhaltigkeitsmanagement von Sixt hat zum Ziel, die Geschäftstätigkeit des Konzerns mit ökologischen, gesellschaftlichen und ethischen Aspekten in Einklang zu bringen. Es wird durch Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen operationalisiert und in die Unternehmensprozesse integriert. Darüber hinaus baut das Nachhaltigkeitsmanagement auf den Anforderungen und Interessen der Stakeholder auf. Von besonderer Bedeutung sind dabei Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten und Investoren. Neben den übergeordneten Bereichen „Nachhaltigkeit bei Sixt“ sowie „Strategie und Management“ gliedert sich das Nachhaltigkeitsmanagement des Kon-



zerns in sieben wesentliche Handlungsfelder, die die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse abdecken. Diese werden im Folgenden näher beschrieben.

| Nichtfinanzieller Aspekt | HGB | Wesentliche Handlungsfelder | Abschnitt |
|--|---------------------|--|-----------|
| Umweltbelange | § 289c Abs. 2 Nr. 1 | Shared Mobility | 3.1 |
| | | - Umweltbezogene Produkte & Dienstleistungen | |
| | | - Innovation & Partner | |
| | | - Investitionen & Infrastruktur | |
| Sozialbelange | § 289c Abs. 2 Nr. 3 | Treibhausgasemissionen & Luftqualität | 3.2 |
| | | Ressourcenschonung | 3.3 |
| | | Kundenzufriedenheit | 3.4 |
| Arbeitsnehmerbelange | § 289c Abs. 2 Nr. 2 | - Produktqualität & Sicherheit | |
| | | Datenschutz & IT-Sicherheit | 3.5 |
| Bekämpfung von Korruption und Bestechung | § 289c Abs. 2 Nr. 5 | Arbeitnehmerbelange | 3.7 |
| Achtung der Menschenrechte | § 289c Abs. 2 Nr. 4 | - Diversität, Inklusion und Chancengleichheit | |
| | | Corporate Governance, Compliance & Transparenz | 3.8 |
| | | - Code of Conduct | |
| | | Im Sinne des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes für Sixt formal kein wesentliches Handlungsfeld | - |

3.1 SHARED MOBILITY

Die Zukunft einer klimafreundlicheren und ressourcenschonenderen Fortbewegung liegt in der Shared Mobility. Sixt versteht unter diesem Begriff sowohl eine gemeinsame Nutzung von Fortbewegungsmitteln als auch die optimierte Kombination von Fortbewegungsmitteln für eine bestimmte Strecke. Shared Mobility wird dann ausreichende Attraktivität erreichen, wenn sich die ökonomischen und ökologischen Vorteile einerseits und weitgehend erhaltene individuelle Mobilität andererseits die Waage halten.

In diesem Szenario versteht Sixt unter Shared Mobility, seinen Kunden die Freiheit zu bieten, weltweit flexibel mobil zu sein. Sixt ist davon überzeugt, dass Shared-Mobility-Konzepte zukünftig immer stärker an Bedeutung gewinnen werden. Die Mobilitätsplattform ONE ermöglicht die Umsetzung solcher

Konzepte bereits heute durch den flexiblen Einsatz von Fahrzeugen über ein diversifiziertes Produktangebot.

Umweltbezogene Produkte und Dienstleistungen

Die Fahrzeugflotte von Sixt umfasste im Jahr 2022 durchschnittlich rund 138.400 Fahrzeuge. Davon waren 11,2 % elektrisch angetriebene Fahrzeuge (E-Fahrzeuge), Plug-in-Hybride und Mild-Hybride. Im Vorjahr betrug der Anteil 8,8 %. Damit ist nicht nur die Anzahl der eingesetzten elektrifizierten Fahrzeuge gestiegen, sondern auch der Anteil an der Gesamtflotte. So setzt Sixt seine Strategie fort, als Trendsetter zu agieren und ein steigendes Interesse für umweltfreundliche Fahrzeuge immer vollumfänglich bedienen zu können. In den dicht besiedelten Niederlanden konnte bereits die gesamte Vermietflotte von SIXT share auf E-Fahrzeuge umgestellt werden.

| Flottenstärke | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Durchschnittliche Fahrzeugzahl von Sixt | 138.400 | 125.300 | 113.800 | 150.700 |
| Anteil rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Mild-Hybride | 11,2 % | 8,8 % | 3,3 % | 1,4 % |
| Anteil rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Mild-Hybride in Europa | 14,4 % | 10,7 % | 3,9 % | 1,7 % |



Sixt hat auch im Jahr 2022 die Infrastruktur für E-Fahrzeuge sukzessive erweitert. Bestimmungsfaktor für das Ausmaß dieses Ausbaus ist die entsprechende Nachfrageentwicklung im klassischen (Kurzzeit-)Vermietgeschäft mit einer Leihdauer von wenigen Tagen. Der Fokus der Erweiterung lag auf den Ländern Deutschland und Frankreich. Damit begleitet Sixt vorausschauend den Trend eines steigenden Interesses von Kunden an Elektromobilität. Das bedeutet: Im Einklang mit steigendem Bedarf nach E-Fahrzeugen wird Sixt diese Entwicklung weiterhin mit entsprechenden Maßnahmen in der Infrastruktur begleiten.

Nachfrageentwicklung und Ausbau der Elektro-Infrastruktur müssen eng miteinander verzahnt sein; ansonsten entsteht das Risiko der Fehlallokation von Ressourcen, wenn Infrastruktur aufwendig ausgebaut wird und die entsprechende Nachfrage ausbleibt. Die Attraktivität von E-Fahrzeugen ist derzeit noch vor allem aufgrund von begrenzten Lademöglichkeiten in der Fläche eingeschränkt. Gegenwärtig fehlen statistisch belastbare Werte, um belastbar einschätzen zu können, unter welchen Umständen Kunden ein Fahrzeug mit rein elektrischem Antrieb wählen. Insofern sind alle – und gerade mehrjährige – Prognosen in diesem Bereich mit erheblicher Unsicherheit behaftet.

Sixt wird den Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge auch mit fortschreitender Entwicklung der Batterie- und Ladetechnik kontinuierlich erhöhen. Diese Steigerungsrate hängt allerdings in erheblichem Maß vom technischen Fortschritt und von der Veränderung der Kundenpräferenzen und -wünsche ab. Die steigende Nachfrage der Kunden nach dieser Fahrzeugkategorie wird Sixt frühzeitig antizipieren und mit einer entsprechenden Erhöhung des Angebots reagieren. Vor dem Hintergrund dieser nur schwer prognostizierbaren Marktentwicklung kann Sixt keine konkreten Reduktionsziele setzen, da das Erreichen dieser Ziele von Sixt nur in einem geringen Umfang beeinflussbar wäre. Sixt wird allerdings mit verschiedenen Maßnahmen darauf hinarbeiten, den durchschnittlichen Normverbrauch der Flotte stetig zu verringern. Konkretere Ziele werden definiert, sobald die wirtschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen hierfür vorliegen.

Bis Ende 2023 soll der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (inkl. Plug-in- und Mild-Hybride) in der weltweiten Sixt-Flotte 12 % bis 15 % betragen. 2030 sollen in Europa 70 % bis 90 % der Fahrzeuge des Unternehmens elektrifiziert sein, allesamt buchbar über die SIXT App.

Innovation und Partner

Sixt investiert in innovative Geschäftsmodelle und Ansätze zum Thema E-Mobilität und Shared Mobility. Zum Beispiel ist Sixt seit dem Jahr 2019 an Axilion (Israel) beteiligt, einem Entwickler von künstlicher Intelligenz zur Vorhersage von Verkehrsflüssen. Darüber hinaus hat Sixt mit der Intel-Konzerntochter Mobileye eine Partnerschaft zur gemeinsamen Bereitstellung eines autonomen Ride Hailing-Dienstes in München geschlossen. Die selbstfahrenden Autos sollen zukünftig auch über die SIXT App angefordert werden können und erweitern das Shared-Mobility-Angebot von Sixt.

Investitionen und Infrastruktur

Um Kunden ein Höchstmaß an Service zu bieten und die administrativen Prozesse um die Inanspruchnahme von Sixt-Dienstleistungen im Sinne der Shared Mobility so weit wie möglich zu vereinfachen, wurde im Berichtsjahr 2022 ein zweistelliger Millionenbetrag in die Weiterentwicklung der kundenorientierten Informationstechnologie (insbesondere Applikationen) investiert. Sixt investiert in die Digitalisierung der Geschäftsprozesse, das heißt überall dort, wo Vorgänge durch diese Investitionen effizienter, kostengünstiger und kundenfreundlicher werden und die Geschäftsentwicklung unterstützen.

3.2 TREIBHAUSGASEMISSIONEN & LUFTQUALITÄT

Sixt ist sich als Anbieter von Mobilitätslösungen seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst und hat sich zum Ziel gesetzt, nicht nur den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß seiner Flotte kontinuierlich zu senken, sondern auch die Treibhausgasemissionen insgesamt und die Emission weiterer die Luftqualität beeinträchtigender Stoffe so weit wie möglich zu verringern. Dies wird Sixt durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen erreichen, wie beispielsweise den stetigen Einsatz neuer Fahrzeuge mit den jeweils aktuellen Antriebstechnologien wie Elektro- und Hybridfahrzeuge.



| Emissionen Ziel | Maßnahmen | Leistungsindikator |
|--|---|---|
| Reduktion des durchschnittlichen CO ₂ -Ausstoßes der Flotte | Erneuerung der Fahrzeugflotte mit Fokus auf möglichst emissionsarme Fahrzeuge | • Emissionen (direkt und indirekt) |
| Reduktion der durchschnittlichen Luftschadstoffe | | • CO ₂ -Emissionen (Scope 1-3) |
| Ausbau der elektrisch angetriebenen Flotte | | • Ø CO ₂ -Ausstoß der Flotte |

Alle Fahrzeuge der Sixt-Vermietungsflotte entsprechen dem neuesten technischen Stand hinsichtlich Ressourceneffizienz, CO₂-Ausstoß und Sicherheitssystemen. Pkw werden in der Regel über etwa sechs Monate in der Flotte gehalten, bevor sie durch die neuesten auf dem Markt verfügbaren Modelle ersetzt werden. Die Anzahl der Fahrzeuge mit elektrischen oder hybriden Antrieben und jene Fahrzeugmodelle mit einer höheren Energieeffizienz nimmt in der Sixt-Flotte außerdem kontinuierlich zu.

Der international durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Fahrzeug (gemessen in g CO₂/km) im Sixt-Konzern erhöhte sich im Berichtsjahr 2022 von 150 g CO₂/km im Jahr 2021 auf jüngst 162 g CO₂/km. Der Anstieg ist insbesondere in der Vergrößerung der Flotte in Nordamerika und im Bereich Van & Truck begründet. Der CO₂-Ausstoß für Pkw in Europa betrug 130 g CO₂/km.

| CO ₂ -Emission aller Fahrzeuge gemäß Normverbrauch in Sixt-Corporate Ländern | 2022 | 2021 | 2020 |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Ø Treibhausgasemission der Sixt-Fahrzeugflotte | 162 g CO ₂ /km | 150 g CO ₂ /km | 152 g CO ₂ /km |

Im Rahmen des aktiven Klimaschutzes hat Sixt die Initiative SIXTainability etabliert. Ziel dieser Initiative ist es, das Thema Nachhaltigkeit im Unternehmen präsender zu platzieren. Das SIXTainability-Netzwerk unterstützt Mitarbeiter bei der Umsetzung unterschiedlichster Aspekte von Nachhaltigkeit im Unternehmen. Projektgruppen werden Aktivitäten und Diskussionsrunden organisieren, die sich mit den Schwerpunktthemen ökologische Verantwortung, Ressourcenschonung und -management sowie Klimaschutz befassen.

Sixt erzeugt selbst Strom in Erneuerbare-Energien-Anlagen und speist diese Energie in das öffentliche Stromnetz ein.

3.3 RESSOURCENSCHONUNG

Der Schutz der Umwelt und der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen sind für Sixt selbstverständlich. Der Konzern hält in seinem Einflussbereich den Energie- und Wasserverbrauch so gering wie möglich. Mit Hilfe seiner Umweltmanagementsysteme, die in der Konzernzentrale und anderen wesentlichen Standorten nach der internationalen Norm DIN EN ISO 14001:2015 zertifiziert sind, überwacht Sixt regelmäßig seine Ressourcenverbräuche und strebt kontinuierliche Effizienzverbesserungen an.

Sixt verfolgt das Ziel, seine Energieeffizienz stetig zu verbessern und seinen Energieverbrauch zu reduzieren. Neben der Umsetzung und dem Monitoring der konkreten Energieeffizienzmaßnahmen zählen auch Energieaudits und die Sensibilisierung der Mitarbeiter zu den Maßnahmen zum ressourcenschonenden Umgang mit Energie. Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sind insbesondere in der Unternehmenszentrale von Sixt gut umsetzbar, da der Konzern dort die direkte Verantwortung für die Planung, die Errichtung und den Betrieb der Gebäude, der technischen Infrastruktur sowie der IT trägt. Laut dem zuletzt im Geschäftsjahr 2021 für das Kalenderjahr 2020 durchgeführten, alle vier Jahre zu erneuernden Energieaudit nach DIN EN 16247-1 sind die Verbrauchswerte für die Unternehmenszentrale innerhalb normaler Parameter, der Wärmebedarf ist unterdurchschnittlich.

Seit dem Jahr 2018 ist die Unternehmenszentrale der Sixt SE an die Geothermie angebunden. Dies reduziert den Gasverbrauch am Standort Pullach um 95 kWh Erdgas/m²a. Im Rahmen weiterer Modernisierungsmaßnahmen wurde u.a. die Energieeffizienz signifikant verbessert. Ein Teilbereich ist dabei der vermehrte Einsatz von LED-Beleuchtung. Hierdurch kann gemäß dem letzten durchgeführten Energieaudit eine Einsparung im Bereich Strom für Beleuchtung von 50 % erzielt



werden. Zusätzlich bezieht Sixt für alle Standorte in Deutschland, sofern der Einkauf Sixt obliegt, Strom aus erneuerbaren Energiequellen (Ökostrom). Die Liegenschaften an anderen Standorten sind angemietet, daher ist der Einfluss von Sixt auf die Energieeffizienz dort vergleichsweise gering. Dennoch

achtet Sixt bei der laufenden Erneuerung, dem Ausbau und der Neueinrichtung von Standorten auf die Nutzung nachhaltiger Technologien. So werden bei der Einrichtung von Sixt-Stationen fast ausschließlich energiesparende LED-Leuchtmittel verwendet.

| Energie Ziel | Maßnahmen | Leistungsindikator |
|---|--|------------------------|
| Stetige Verbesserung der Energieeffizienz | Umsetzung und Monitoring von Energieeffizienzmaßnahmen Durchführung von Energieaudits Sensibilisierung der Mitarbeiter zu Energiesparmaßnahmen | Gesamtenergieverbrauch |

Der Gesamtenergieverbrauch der Sixt SE in Deutschland lag im Jahr 2020 laut Energie-Audit des TÜV Süd bei 19,1 Gigawattstunden (GWh). Das ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Jahr 2016 (vorletzte vollständige Erhebung), als Sixt in Deutschland 26,3 GWh an Energie verbrauchte; das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Verbesserung von 7,7%. Der Strom für Standorte, bei denen Sixt über den Bezug entscheiden kann, wurde vollständig aus regenerativen Energiequellen („Grünstrom“) bezogen.

Neben der Verbesserung der Energieeffizienz hat Sixt sich zum Ziel gesetzt, seinen Wasserverbrauch kontinuierlich zu optimieren. Dies betrifft sowohl die Verwaltung als auch den operativen Betrieb. In der Unternehmenszentrale wurde im Jahr 2022 trotz verstärkter Rückkehr der Mitarbeiter ins Büro

mit einem Wasserverbrauch von etwa 3,0 m³ pro Mitarbeiter ein Wert erreicht, der deutlich unter den 7,9 m³ pro Mitarbeiter im Jahr 2019 liegt.

An den Flughäfen Frankfurt und Köln beispielsweise wäscht Sixt die Fahrzeuge in eigenen Waschstraßen. Durch den Einsatz von Wasserrückgewinnungsanlagen können bis zu 85% des Waschwassers wiederverwendet werden. Die für die Fahrzeugreinigung durchschnittlich genutzte (Frisch-)Wassermenge liegt pro Wäsche bei etwa 150 Liter. Durch den Einsatz der Wasserrückgewinnung lässt sich der Frischwassereinsatz auf etwa 25 Liter reduzieren, etwa 125 Liter werden wiederaufbereitet. Ebenso werden durch Trockenwäschen bereits an vielen Sixt Standorten bis zu 150 Liter Wasser pro Fahrzeugaufbereitung eingespart.

| Wasserverbrauch pro Mitarbeiter in der Unternehmenszentrale | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|
| in m ³ | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | 3,0 | 3,5 | 3,6 | 7,9 | 8,6 |

Sixt hat zudem konsequent den Druck und Versand von Mietverträgen und Rechnungen auf elektronischen Dokumentenversand umgestellt. So hat Sixt bereits im Geschäftsjahr 2019 in Deutschland den Druck und Versand von Mietverträgen auf Papier weitgehend eingestellt.

Es findet eine regelmäßige Überwachung der Ressourcenverbräuche mit dem ISO Umweltmanagementsystem DIN EN ISO 14001:2015 statt.

3.4 KUNDENZUFRIEDENHEIT

Sixt analysiert permanent die Kundenzufriedenheit. Nach jeder Nutzung eines Produkts beziehungsweise einer Dienstleistung werden Kunden per E-Mail um eine Einschätzung der Leistungserbringung und um eine quantitative Bewertung gebeten. Wesentlich für das Ergebnis sind die beiden Fragen „Wie zufrieden waren Sie mit der Miete?“ und „Würden Sie Sixt weiterempfehlen?“. Ihre entsprechende Zufriedenheit können Kundinnen und Kunden auf einer Skala von eins (un-



zufrieden) bis fünf (sehr zufrieden) bewerten. Dazu sind ergänzende und erläuternde Angaben möglich. Aus diesen Informationen leitet Sixt Optimierungsmaßnahmen ab, wie zum Beispiel die veränderte personelle Besetzung von Arbeitsschichten, um Wartezeiten für Kunden zu verringern, oder gezielte Schulungsmaßnahmen für die Mitarbeiter.

| Kundenzufriedenheit | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|
| Customer Excitement Score (CES) | | | | |
| 1 = unzufrieden, 5 = sehr zufrieden | 4,42 | 4,38 | 4,40 | 4,42 |

Die höchste Zufriedenheit erreichte Sixt in Italien und Spanien mit jeweils 4,56 Sternen. Im Zuge der Marktnormalisierung und Stabilisierung der Kundennachfrage nach Fahrzeugen steigen die Zufriedenheitswerte wieder und spiegeln das Bestreben von Sixt, dem Bestwert von 5,0 möglichst nahe zu kommen.

Produktqualität und Sicherheit

Die Fahrzeugflotte von Sixt setzt sich aus hochwertigen Fahrzeugen aller Kategorien zusammen. Sicherheitsaspekte spielen bei der Auswahl der Hersteller und der Modelle eine herausragende Bedeutung. Im laufenden Betrieb werden die Fahrzeuge permanent Sichtprüfungen unterzogen. Nach jeder Rückgabe werden die Fahrzeuge auf mögliche Schäden geprüft. Zusätzlich gewährleisten laufzeitbasierte, kilometerbasierte und Adhoc-Rückrufe (z.B. Rückruf durch den Hersteller) die Sicherheit und hohe Qualität der Fahrzeuge. Sixt sind keine Fälle von Gesundheits- oder Sicherheitsbeeinträchtigungen bekannt, in denen dem Unternehmen vorgeworfen wurde, die Wahrung von Sicherheitsstandards missachtet zu haben.

Je nach Fahrzeugtyp verfügen die Fahrzeuge über moderne Assistenzsysteme wie zum Beispiel automatische Abstands- und Spurhaltefunktionen, Toter-Winkel-Warner oder Rückfahrkamera. Bei Lastkraftwagen (Lkw) findet in der Regel eine persönliche Übergabe statt, im Rahmen derer gezielt auf die besonderen Ausmaße der Fahrzeuge hingewiesen wird. In Ergänzung hierzu bietet Sixt eine Reihe von Schutzangeboten rund um das Fahren.

Die weltweite Kundenzufriedenheit im Mietwagengeschäft von Sixt, der „Customer Excitement Score“ (CES), erreichte im Jahr 2022 einen Durchschnittswert von 4,42 Sternen auf der Skala von eins bis fünf. Damit lag der Wert auf dem Niveau vor der Pandemie.

3.5 DATENSCHUTZ UND IT-SICHERHEIT

Vernetzung und Digitalisierung spielen für die zukünftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Den Vorteilen stehen erhöhte Risiken für den Schutz des Persönlichkeitsrechts und der Datensicherheit gegenüber. Die Minimierung solcher Risiken und die von Kunden- und Geschäftspartnern zu schützen und damit verantwortungsvoll umzugehen, ist für Sixt von hoher Bedeutung. Die Sixt SE verfügt daher über ein umfassendes und an den einschlägigen Branchenstandards orientiertes Konzept an IT-Sicherheitsmaßnahmen. Als Teil hiervon hat Sixt organisatorische und technische Maßnahmen etabliert, um die Betriebssicherheit der Systeme ihrer Informationstechnologie (IT), der Produkte und der Kundendaten umfassend zu schützen.

Die Information-Security-Organisation, bestehend aus einem Information Security Officer (ISO), Information-Security-Managern und Security-Spezialisten in der IT, arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung von Schutzmaßnahmen, z.B. um Cyber-Angriffe abzuwehren. Zu den implementierten organisatorischen Maßnahmen gehören unter anderen die unternehmensweit gültigen Informationssicherheitsrichtlinien (Information Security Policies) sowie regelmäßige Audits und Schulungen (Security-Awareness-Trainings) für die Mitarbeiter. Die implementierten technischen Maßnahmen umfassen regelmäßige sogenannte Penetration Tests (simulierte Angriffe auf IT-Systeme zur Entdeckung von Schwachstellen), „Bug-Bounty-Programme“ für externe Hacker (Identifizieren von Sicherheitslücken) und den Einsatz leistungsfähiger Sicherheitssoftware in der Arbeits- und Entwicklungsumgebung der IT-Systeme. Branchenübergreifend stieg im Jahr 2022 die Zahl von Cyber-Angriffen durch Dritte auf die IT-Systeme von



Unternehmen, mit der Zielsetzung Schaden anzurichten oder um Daten auszuspähen und diese zu monetarisieren.

Ende April hat die IT-Sicherheit der Sixt SE IT-Unregelmäßigkeiten festgestellt und umgehend Gegenmaßnahmen gemäß den vorab geplanten Sicherheitsprotokollen eingeleitet. Dabei hat sich bestätigt, dass die Sixt SE einem Cyber-Angriff ausgesetzt war, den die IT-Spezialisten durch die rasche Umsetzung der Gegenmaßnahmen erfolgreich abwehren konnten. Infolge der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen durch bewusste Abschaltung von IT-Infrastruktur kam es in Kundenzentren und Filialen zu kurzfristigen Beeinträchtigungen; die für das Vermietgeschäft wesentlichen Systeme wie Websites und die Apps konnten jedoch ohne Unterbrechung betrieben werden. Sixt stand im Austausch mit den relevanten Behörden und kam seinen Meldepflichten entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nach.

In Bezug auf Datenschutz lässt Sixt höchste Sorgfalt walten und nimmt seine Verantwortung bezüglich des Schutzes von Kunden- und Geschäftspartnerdaten ohne Einschränkungen wahr. Zudem erfolgten kontinuierliche tätigkeitsbezogene Schulungen der Mitarbeiter hinsichtlich der Datenschutzvorschriften.

3.6 SOZIALES ENGAGEMENT

Seit mehr als zwanzig Jahren unterstützt die Regine Sixt Kinderhilfe weltweite Kinderhilfsprojekte mit dem Ziel, die Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen nachhaltig zu verbessern. Gegründet im Jahr 2000 wurde der gemeinnützige Regine Sixt Kinderhilfe e.V. im Jahr 2010 in eine gemeinnützige Stiftung umgewandelt. Über 300 Projekte in mehr als 60 Ländern konnten seit Gründung der Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung in den Bereichen Bildung, Fürsorge, Gesundheit und Nothilfe unterstützt werden.

Neben der Gründerin und Vorstandsvorsitzenden Regine Sixt sind im Vorstand auch ihre beiden Söhne, die Co-Vorstandsvorsitzenden der Sixt SE Alexander Sixt und Konstantin Sixt sowie Dr. Julian zu Putlitz und Dr. Andrew Mountstephens engagiert. Im Stiftungsbeirat unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Marcus Englert unterstützen neben Dr. Brigitte Mohn auch Dr. Daniel Terberger sowie Prof. Dr. Peter Biberthaler die Stiftung.

Im vergangenen Jahr lag ein Schwerpunkt der Stiftungsarbeit auf der Unterstützung ukrainischer Kinder und deren Familien.

Neben Hilfs- und Flüchtlingstransporten sowie Lebensmittelspenden wurden zudem Erstaufnahmeeinrichtungen ausgestattet, Spielecken eingerichtet, Schulmaterial zur Verfügung gestellt und verschiedenste Maßnahmen zur Integration von ukrainischen Kindern in Deutschland ergriffen.

Nachdem Hurrikan Ian in Florida weite Landstriche verwüstet hatte, leistete die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung auch hier sofortige Nothilfe. Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Sixt USA wurden betroffene Familien mit Nothilfegütern ausgestattet. Zudem sind weitere Projekte zum Wiederaufbau von Einrichtungen für Kinder in der Region bereits in Planung.

Auch in den Bereichen der Bildung, Fürsorge und Gesundheit konnten relevante Projekte realisiert werden. So unterstützt die Stiftung zum Beispiel zusammen mit der Welthungerhilfe und der Stiftung stern das kenianische Dorf Kinakoni. Gemeinsam mit den Dorfbewohnern sowie Start-up Unternehmen aus Nairobi wird in Kinakoni nach neuen Lösungen gegen den Hunger gesucht. Die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung finanziert hier die Renovierung der baufälligen Schule und wird das Projekt über mehrere Jahre begleiten.

In Bamenda, Kamerun, finanziert die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung zudem die Errichtung multifunktionaler Schutzräume für Kinder, die vor den Konflikten in Kamerun und dem Tschad geflüchtet sind.

Auch die intensive Unterstützung von Projekten in Israel wird kontinuierlich weitergeführt. So wurde beispielsweise im St John Eye Hospital in Jerusalem die Anschaffung neuer medizinischer Geräte sowie der Umbau und die Ausstattung der Klinik zur Behandlung spezieller Augenerkrankungen bei Kindern gefördert.

Bei der Umsetzung der Projekte arbeitet die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung seit vielen Jahren eng mit führenden Hilfsorganisationen wie Malteser Hilfsdienst, Johanniter Unfallhilfe, Habitat for Humanity, Jerusalem Foundation sowie zahlreichen weiteren Organisationen zusammen.

Über die klassische Projektarbeit hinaus werden – auch mit der umfangreichen Unterstützung der Sixt-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit – zahlreiche lokale Initiativen umgesetzt. Neben Oster- und Weihnachtsbesuchen von Kinderstationen zahlreicher Krankenhäuser und weiteren Institutionen konnte in diesem Jahr auch endlich wieder die traditionelle



Kinderwiesn stattfinden. Die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung lädt an diesem Tag bedürftige und kranke Kinder auf das Münchner Oktoberfest ein.

Der Sixt-Konzern ermöglicht es darüber hinaus allen Sixt-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sich im Rahmen des DRYING LITTLE TEARS Days an einem Tag im Jahr während der Arbeitszeit für die Unterstützung von Kinderhilfsprojekten zu engagieren.

Die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung ist das offizielle Corporate-Social-Responsibility (CSR) Programm der Sixt SE.

3.7 ARBEITNEHMERBELANGE

Sixt legt größten Wert darauf, ein attraktiver Arbeitgeber für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu sein. Dafür möchte Sixt der gesamten Belegschaft ein möglichst angenehmes Arbeitsumfeld bieten und in hohem Maße den Zusammenhalt stärken. Wichtige Komponenten dabei sind die aktive Einbindung der Mitarbeiter in betriebliche Entscheidungen, Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter oder ein faires und Chancen wahrendes Miteinander.

| Arbeitgeberattraktivität | | |
|--|---|--|
| Ziel | Maßnahmen | Leistungsindikator |
| Steigerung der Attraktivität von Sixt als Arbeitgeber und Employer of Choice | Kontinuierliche Weiterentwicklung eines globalen Employer-Branding-Konzepts Ausweitung und Digitalisierung des Feel-Good-Managements | Zufriedenheitsmaß bei Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fluktuationsrate Anzahl der Bereiche mit Feel-Good-Management-Unterstützung |
| Steigerung der Work-Life-Balance der Mitarbeiter | Ausbau der Programme zur Stärkung der Work-Life-Balance | Quote der Mitarbeiter auf Vertrauensarbeitszeitbasis |
| Beibehaltung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit | Regelmäßige Durchführung und Evaluation von Umfragen zur Mitarbeiterzufriedenheit und Ableitung von potenziellem Handlungsbedarf aus den Umfrageergebnissen | Zufriedenheitsmaß bei Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fluktuationsrate |

Mitarbeiterumfragen

Sixt legt großen Wert darauf, eine offene und transparente Feedback-Kultur zu leben und Mitarbeiter aktiv in betriebliche Entscheidungen einzubinden. Aus diesem Grund finden zweimal im Jahr globale Umfragen statt, in denen Mitarbeiter sowohl das Unternehmen als auch ihre Führungskräfte bewerten und Verbesserungsvorschläge machen können. Die Ergebnisse geben wichtige Impulse für die Entwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit. Dies war gerade im Jahr 2022 von großer Wichtigkeit, um dem Fachkräftemangel durch eine gezielte Mitarbeiterbindung entgegenzutreten. Details hierzu werden im Personalbericht geschildert.

Sixt beschäftigte im Berichtsjahr 2022 durchschnittlich 7.509 Mitarbeiter im Vergleich mit 6.399 Beschäftigten in der Vorperiode. Davon waren im Segment Deutschland 3.023 Mitarbeiter, im Segment Europa 2.768 Mitarbeiter und im Segment Nordamerika 1.308 Mitarbeiter beschäftigt.

Im Jahr 2022 wurde die Umfrage im April und November durchgeführt. Durchschnittlich beteiligten sich 64 % (Vj. 68 %) der Mitarbeiter an der Umfrage. Auf einer Skala von eins bis vier können die Mitarbeiter bewerten, ob sie ihr Arbeitsverhältnis bei Sixt fortsetzen möchten, ob sie Sixt als Arbeitgeber weiterempfehlen würden und wie zufrieden sie mit ihrer Führungskraft sind. Basierend auf dem Feedback werden konkrete Maßnahmen abgeleitet. Die genauen Ergebnisse und daraus abgeleiteten Maßnahmen werden im Personalbericht konkreter dargestellt.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Feedback-Kultur ist der neue Prozess „Perform.Grow.Excite!“, der seit Ende 2022 das ursprüngliche Mitarbeiterjahresgespräch ablöst. Auch hierzu finden sich Details im Personalbericht.

Gesundheit und Sicherheit

Das Komitee zur Gesundheit und Arbeitssicherheit, die sogenannte EHS-Abteilung (Employee Health and Security), ist ein wichtiger Bestandteil der Personalabteilung. Sie hat die Auf-



gabe, alle angemessenen Maßnahmen zum (Gesundheits-)Schutz sowohl der Mitarbeiter als auch der Kunden zu initiieren. Dabei setzt das Komitee nicht nur die gesetzlichen Vorgaben um, sondern gibt darüber hinaus zahlreiche Empfehlungen zu Präventions- und Reaktionsmaßnahmen.

Sixt praktiziert eine umfangreiche Arbeitssicherheitspolitik im gesamten Konzern. Ein wesentlicher Teil davon entfällt auf Prävention: Sicherheitsfachkräfte, Arbeitsmediziner und unternehmensinterne Arbeitssicherheitskoordinatoren führen regelmäßige Standortbegehungen durch. Im Berichtsjahr wurden zudem an allen Standorten in Deutschland Evakuierungsübungen durchgeführt, um für den Ernstfall vorbereitet zu sein. Durch die im Jahr 2022 erfolgte Digitalisierung der Dokumentation von Arbeitsunfällen und Beinaheunfällen liegen nun auswertbare Daten vor, die es ermöglichen, häufige Unfallursachen zu identifizieren und – wo möglich – zu beheben. Sixt bildet seine Mitarbeiter zu Ersthelfern, Brandschutzhelfern und Sicherheitsbeauftragten über die gesetzlich in Unternehmen geforderte Anzahl hinaus aus. Hinzu kommen eLearnings zum Arbeits- und Brandschutz für die gesamte Belegschaft.

Sixt bietet ein regelmäßiges Angebot an Vorsorgeuntersuchungen und -beratungen im Rahmen von Ortsbegehungen und wöchentlichen Online-Sprechstunden. Dazu gehört auch eine psychologische Beratung durch geschulte Kräfte, die über eine Notfallnummer jederzeit erreichbar ist.

Zudem wurde im Jahr 2022 erstmals eine globale Gesundheitswoche umgesetzt, bei der die Mitarbeiter die Möglichkeit hatten, sich in verschiedenen Kursen über Rückengesundheit, Ernährung und Entspannung zu informieren. Zudem fanden diverse Sporteinheiten wie Yoga, Pilates und Gesundheitschecks statt.

Seit November 2022 finden in der Hauptverwaltung Pullach wieder zweimal in der Woche Yoga-Stunden statt, die das digitale Sportangebot ergänzen.

Unterstützung der Mitarbeiter in der Ukraine

Mit Zuspitzung der Krisensituation in der Ukraine Anfang des Berichtsjahres war die höchste Priorität des Unternehmens

die Sicherstellung der Sicherheit der dort ansässigen Mitarbeiter. Durch frühzeitige Reaktion konnten die Mitarbeiter und deren direkte Familien, die dies wünschten, rechtzeitig aus den Krisengebieten gebracht werden. Eine extra eingerichtete Taskforce stand den Mitarbeitern jederzeit zur Verfügung, um bei der Relokalisierung zu unterstützen. Angehörigen wurde Sonderurlaub gewährt, um ihre Familien unterstützen zu können.

Mitarbeiterförderung

Der Unternehmenserfolg von Sixt hängt in entscheidendem Maß vom Wissen, Können und Engagement seiner Mitarbeiter ab. Sixt stellt dabei den Anspruch an seine Mitarbeiter, eigenverantwortlich zu handeln, die Services von Sixt permanent zu verbessern und den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Kunden nachzukommen. Darum bekennt sich der Konzern zu einer Kultur, in deren Mittelpunkt die Menschen stehen, die bei Sixt arbeiten. Sixt hat den Anspruch, die Talente seiner Mitarbeiter konsequent zu wecken und zu fördern, ihren Einsatz adäquat zu honorieren und bei der Vergütung nach einheitlichen Grundsätzen vorzugehen, die jede Form der Diskriminierung ausschließen.

Aus diesem Grund bietet Sixt ein umfangreiches Weiterbildungsprogramm an. Dieses wurde im Berichtsjahr durch die digitalen Systeme SIXTgrow, LinkedIn Learning und Smartrecruiters erweitert, die den Mitarbeitern die Möglichkeit geben, sich selbstständig weiterzuentwickeln und über Karrierechancen innerhalb des Unternehmens zu informieren.

Von besonderer Bedeutung ist bei Sixt auch das Schulungs- und Weiterbildungsangebot. Im Jahr 2022 haben alle Mitarbeiter (100 %) an mindestens einer Weiterbildungsveranstaltung teilgenommen. Insgesamt wurden 192.760 (Vj. 66.729) Schulungsstunden gegeben, davon 112.988 (Vj. 43.813) Stunden im Rahmen von eLearning-Programmen und 79.772 (Vj. 22.916) Stunden im Rahmen von Workshops. Bei einer durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 7.509 (Vj. 6.399) im Jahr 2022 wurden damit 25,7 (Vj. 10,4) Fortbildungsstunden pro Mitarbeiter gegeben.

**Mitarbeiterförderung und Mitarbeiterentwicklung**

| Ziel | Maßnahmen | Leistungsindikator |
|---|--|--|
| Weiterentwicklung der fachlichen Kompetenz der Mitarbeiter und Führungskräfte | Bedarfsorientierte, zielgruppenspezifische, digitale und analoge Lernformate | Anzahl Trainings und Anzahl Teilnehmer |
| Weiterentwicklung von Vergütungsmodellen | Regelmäßige Evaluation und Verbesserung der Mitarbeiterbeteiligungsprogramme | ./. |

Beruf und Familie

Sixt zeigt große Flexibilität hinsichtlich der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Im Jahr 2022 befanden sich in Europa 5,5 % (Vj. 5,4 %) der weiblichen Mitarbeiter und 1,8 % (Vj. 2,0 %) der männlichen Mitarbeiter in Elternzeit. Um Eltern die Möglichkeit zu bieten, ihren Kindern einen Einblick in ihre Arbeit zu geben, wurde im Dezember 2022 ein Kindertag in den Hauptverwaltungen Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich und der Schweiz sowie im Sixt Service Center in Rostock umgesetzt. Hierzu wurden auch Mitarbeiter in Elternzeit eingeladen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich mit ihren Kollegen auszutauschen und alte Kontakte aufleben zu lassen.

Diversität, Inklusion und Chancengleichheit

Sixt legt großen Wert darauf, Mitarbeiter unabhängig von Geschlecht, Alter, Religion oder Herkunft zu fördern. Der jeweils beste Kandidat für die jeweils zu besetzende Position wird eingestellt. Bei gleichen Qualifikationen wird auf die Vergrößerung der Diversität geachtet, die Sixt als einen wichtigen Erfolgsbaustein aufgrund der vielseitigeren Erfahrungen, Expertisen und kreativeren Ansätze ansieht. Zur weiteren Entwicklung der Diversität hat Sixt sich zur „Charta der Vielfalt“ bekannt. Diese Charta ist eine im Jahr 2006 von deutschen Großunternehmen veröffentlichte Selbstverpflichtung, die sich für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld einsetzt. Mittlerweile sind zahlreiche weitere Unternehmen dieser Initiative beigetreten, um Vielfalt innerhalb von Organisationen wertzuschätzen und zu entwickeln.

Ein wichtiges Instrument zur Förderung der Vielfalt und zur Integration individueller Stärken in die Arbeits- und Geschäftsprozesse ist bei Sixt das unternehmensinterne Diversitäts-Netzwerk DiverSIXTy, das die Entwicklung einer vielfältigen Unternehmenskultur unterstützen soll. Durch gezielt organisierte Aktivitäten, Trainings und Podiumsdiskussionen sowie durch Nennung vertrauensvoller Ansprechpartner und durch einen steten Zielgruppen-Support setzt Sixt bewusst auf die Stärkung eines respektvollen, wertschätzenden und toleranten Arbeitsumfelds.

Zudem wurde im Berichtsjahr ein großer Fokus auf die Förderung von weiblichen Talenten im Unternehmen gelegt. Das bereits in Deutschland etablierte Mentorenprogramm „Female Career Tandem“ wurde global ausgerollt und so ein internationales Frauen-Netzwerk geschaffen. Des Weiteren wurde ein „Female Leadership Circle“ ins Leben gerufen, um auch auf Führungsebene den Austausch zwischen den Mitarbeiterinnen zu fördern. Sixt ermöglichte im Berichtsjahr die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten außerhalb des Büros, wobei bis zu 50 % der Arbeitszeit als „Mobile Work“ in Positionen erfolgen kann, die dies fachlich erlauben.

Relevante Kennzahlen und weiterführende Informationen über die Förderprogramme für Mitarbeiter und die Grundzüge des Vergütungssystems finden sich in den Kapiteln „Personalbericht“ und „Erklärung zur Unternehmensführung“.

Personalstruktur Sixt weltweit im Jahr 2022

| | | |
|---|-----------------|--------------|
| Geschlechterquote | Frauen: 43 % | Männer: 57 % |
| Alter der Mitarbeiter | bis 30 Jahre | 35 % |
| | 31 bis 50 Jahre | 52 % |
| | über 50 Jahre | 13 % |
| Durchschnittsalter | 34,9 Jahre | |
| Anzahl der Nationalitäten der Sixt-Mitarbeiter (ohne USA, wo die Erfassung von Nationalitäten aus rechtlichen Gründen eingeschränkt ist) | 110 | |



| Personalstruktur Sixt weltweit | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|
| per 31. Dezember 2022 | Frauen | Männer | Gesamt |
| nach Arbeitszeitmodellen¹ | 3.258 | 4.454 | 7.712 |
| Vollzeit | 2.665 | 4.167 | 6.832 |
| Teilzeit | 593 | 287 | 880 |
| nach Vertragsart² | 3.412 | 4.487 | 7.899 |
| Festanstellung | 3.255 | 4.205 | 7.460 |
| Zeitvertrag | 157 | 282 | 439 |
| nach Regionen (im Jahresdurchschnitt) | 3.205 | 4.304 | 7.509 |
| Deutschland | 1.333 | 1.690 | 3.023 |
| Europa | 1.201 | 1.567 | 2.768 |
| Nordamerika | 595 | 713 | 1.308 |
| Sonstige | 76 | 334 | 410 |

¹ Werte beziehen sich auf alle Mitarbeiter mit aktiven Arbeitsverhältnissen

² Werte beziehen sich auf alle Mitarbeiter mit bestehendem Arbeitsvertrag

Sixt hat im Jahr 2019 die Gehaltsstruktur aller Mitarbeiter umfassend analysiert und im Ergebnis festgestellt, dass zwischen vergleichbaren Positionen keine geschlechtsabhängigen Unterschiede in der Entlohnung bestehen. Seitdem werden jährlich die Gehaltszahlungen mit den Referenzwerten (interne Vorgaben, Markt- und Branchenstandards) für die jeweiligen Hierarchiestufen und Arbeitsplatzprofile abgeglichen. Sollten sich hierbei signifikante Abweichungen nach unten ergeben, schließt Sixt diese Lücken.

Allen Mitarbeitern, die in Deutschland bei Sixt angestellt sind, wird seit 2019 eine betriebliche Altersvorsorge in Form einer Direktversicherung angeboten, die mit flexiblen Beitragshöhen innerhalb von steuer- und sozialversicherungsfreien Grenzen für die Altersvorsorge und Berufsunfähigkeitsabsicherung genutzt werden kann. Alle bei Sixt in Deutschland angestellten Mitarbeiter sind berechtigt, unabhängig ob sie in Voll- oder Teilzeit, befristet oder unbefristet angestellt sind.

| Führungkräftestruktur Sixt weltweit¹ | | |
|--|-----------------|--------------|
| Geschlechterquote (V-1 und V-2) | Frauen: 29 % | Männer: 71 % |
| Alter der Führungskräfte | bis 30 Jahre | 1 % |
| | 31 bis 50 Jahre | 83 % |
| | über 50 Jahre | 16 % |
| Durchschnittsalter | 42,6 Jahre | |
| Anzahl der Frauen im Aufsichtsrat | 25 % | |
| Anzahl der Nationalitäten der Sixt-Führungskräfte | 12 | |

¹ Angaben für die beiden Führungkräfteebenen unterhalb des Vorstands (V-Level)

Eine Prüfung gemäß dem Entgelttransparenzgesetz im Jahr 2019 hat bei Sixt keine Lücken außerhalb des engen Toleranzbereichs ergeben. Davon unabhängig führt Sixt jährlich einen Abgleich der positionsbezogenen Gehaltsniveaus mithilfe von Referenzgrößen durch, die aus Gehaltsgruppen, Tätigkeitskategorien sowie Markt- und Branchenstandards abgeleitet werden. Im Zuge dieser Analyse möglicherweise identifizierte Vergütungsdifferenzen werden dann geschlossen. Mitarbeiter von Sixt fallen nicht unter Tarifverträge.

Relevante Kennzahlen und weiterführende Informationen über die Förderprogramme für Mitarbeiter, die Grundzüge des Vergütungssystems sowie zum Mitarbeiterbeteiligungsprogramm finden sich in den Kapiteln „Personalbericht“ und „Erklärung zur Unternehmensführung“.



3.8 CORPORATE GOVERNANCE, COMPLIANCE & TRANSPARENZ

Der Erfolg des Sixt-Konzerns beruht nicht allein auf seiner guten Geschäftspolitik, sondern auch auf seiner wirtschaftsethischen Integrität und dem Vertrauen, das ihm Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner entgegenbringen. Dieses Vertrauen zu gewinnen und zu bewahren setzt voraus, dass der Vorstand und die Mitarbeiter sich in jeder Situation und beständig an den hohen Standards des Rechts, der Ethik und der sozialen Kompetenz orientieren. Diese Verhaltensmaßstäbe gegenüber Dritten und innerhalb der Gesellschaft sind im Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Sixt SE und der mit ihr verbundenen Unternehmen niedergelegt und für alle Mitarbeiter verbindlich. Der Vorstand der Sixt SE definiert hierin seine klare Erwartungshaltung an ein ethisches und gesetzeskonformes Verhalten aller Mitarbeiter und Geschäftspartner und legt so den sogenannten „Tone from the Top“ fest.

Diese Verhaltensrichtlinie wird mit allen Mitarbeitern bei Eintritt in das Unternehmen als verbindlicher Bestandteil des Arbeitsverhältnisses vereinbart und ist zudem im Intranet sowie auf der Webseite der Sixt SE unter about.sixt.com unter der Rubrik „Verantwortung“ einsehbar.

Über allgemeine Anforderungen und Erwartungen an Integrität und Rechtstreue hinaus sind im Code of Conduct auch spezifische und detailliertere Hinweise und Vorgaben zu einzelnen Compliance-Gebieten enthalten. Dies betrifft insbesondere Anti-Korruptionsregelungen, Vorteilsgewährung, Spenden und Sponsoring, Fragen zu Kartellrecht und Geldwäscheprävention, Datenschutz sowie Kapitalmarktrecht.

Diese allgemeingültigen Vorgaben werden durch konkrete Umsetzungsvorgaben in Form von spezifischen Einzelanweisungen sowie durch eigenständige Compliance-Regelkreise (etwa Tax Compliance, Datenschutz) ergänzt und weiter konkretisiert.

Zur Gewährleistung, dass alle durch den Vorstand verabschiedeten ethischen und rechtlichen Vorgaben innerhalb des Konzerns bekannt sind und umgesetzt werden, ist eine konzernweite Compliance-Organisation eingerichtet. Diese umfasst verschiedene Einzelfunktionen und ist ebenfalls an das bekannte Three-lines-of-defence-Modell angelehnt: Neben den vorrangig für die Umsetzung verantwortlichen operativen Fachbereichen sind u.a. der Compliance Officer sowie die Bereiche Recht, Steuern und Internal Controls in koordinierender

bzw. beratender Funktion für die Wirksamkeit der Compliance-Prozesse zuständig. Die Konzernrevision verifiziert als unabhängige Prüfungsinstanz die Angemessenheit und Wirksamkeit der Compliance-Organisation sowie die Umsetzung und Einhaltung von Compliance-Vorgaben im Rahmen ihrer risikoorientierten Prüfungen.

Ergänzend zu den so definierten Standards und Prozessen werden in sensitiven Bereichen sowie mit wesentlichen Partnern spezielle Schulungen zu spezifischen Themengebieten durchgeführt. Sixt achtet bei der Auswahl seiner Geschäftspartner darauf, dass diese dieselben Standards einhalten, welche im Sixt-Code of Conduct festgelegt sind, und hat zu diesem Zweck u.a. einen gesonderten Verhaltenskodex für Lieferanten und Dienstleister entwickelt.

Um Kenntnisse von möglichen Compliance-Verstößen zu erlangen, stellt Sixt verschiedene Meldewege zur Verfügung. So können Hinweise über den Vorgesetzten, den internen Compliance Officer, den externen Ombudsmann oder eine für externe Stakeholder zugängliche Plattform (Hinweisgebersystem auf der Webseite der Sixt SE unter about.sixt.com in der Rubrik „Verantwortung“) an die Compliance-Organisation herangetragen werden. Sixt hat somit Vorkehrungen dafür getroffen, dass Hinweise vertraulich erfolgen können und die Anonymität von Hinweisgebern strikt gewahrt bleiben kann, um so den meldenden Personen die Furcht vor Repressionen zu nehmen und damit die Meldeschwelle zu senken. Im Fall von relevanten Hinweisen beraten und entscheiden Ombudsmann und Compliance Officer über die einzuleitenden Maßnahmen. Der Compliance Officer steht zudem in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand, berichtet den zuständigen Stellen über die aktuelle Compliance-Situation oder Einzelvorgänge und unterstützt hinsichtlich der Erarbeitung und Implementierung präventiver Maßnahmen.

Sixt überprüft die Funktionsfähigkeit und Angemessenheit der Compliance-Organisation in regelmäßigen Abständen und nimmt im Bedarfsfall, etwa aufgrund sich ändernder Regularien, sich ändernder Marktgegebenheiten oder neuer interner Strukturen, schnellstmöglich geeignete Anpassungen oder Ergänzungen vor.

Relevante Geschäftsvorfälle werden regelmäßig auf mögliche Verdachtsmomente von Bestechung und Korruption untersucht.



Alle Gesellschaften und Geschäftsbereiche von Sixt werden regelmäßig und risikoorientiert durch die Revision im Rahmen von Revisionsprüfungen geprüft. Alle besonders sensiblen Funktionen werden in Bezug auf Korruptionsrisiken geschult.

Im Rahmen der Risikobewertung wurden keine erheblichen Risiken, die über die üblichen Risiken in Zusammenhang mit B2B-Business hinausgehen, ermittelt.

| Corporate Governance und Compliance Ziel | Maßnahmen | Leistungsindikator |
|---|---|---|
| Sensibilisierung der Mitarbeiter zu Compliance-Themen | Regelmäßige Überprüfung des Code of Conduct Integration weiterer Compliance-Anforderungen in den Code of Conduct bei Bedarf Verpflichtung der Mitarbeiter, Franchise- und Agenturpartner zur Einhaltung des Code of Conduct, erweiterte Verhaltensrichtlinien in besonders sensiblen Geschäftsbereichen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zertifizierte Umweltverantwortung ▪ Compliance-Audits ▪ Compliance |
| Compliance-Organisation | Implementierung einer internen Governance-Struktur nach dem Three-Lines-of-Defense-Modell Compliance-Audits u.a. durch die Interne Revision | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lieferantenprüfung ▪ Lieferkettentransparenz ▪ Antikorruptionsmaßnahmen ▪ Whistleblowing ▪ Eigenständiges Programm Whistleblower-Schutz ▪ Anti-Korruptionsprogramm ▪ Kommunikation Ombudsperson |

Lieferkette

Einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung von Sixt erbringen auch externe Dienstleister und Lieferanten. Diese werden sorgfältig nach kaufmännischen und ökologischen Gesichtspunkten sowie unter dem Aspekt der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und sozialer Standards ausgewählt. Denn Sixt bekennt sich als international tätiges Unternehmen uneingeschränkt zur Wahrung der Menschenrechte und entsprechender gesetzlicher Regularien im In- und Ausland. Der Konzern verpflichtet sich dazu, die Menschenrechte gemäß den Formulierungen des UN Global Compact zu achten, zu fördern und transparent über die Ergebnisse seines Handelns zu berichten.

Darüber hinaus verpflichtet Sixt seine Franchise- und Agenturpartner vertraglich zur Einhaltung hoher sozialer Standards sowie zu integrem Handeln im Einklang mit ethischen Grundsätzen. In Deutschland sind bei Leiharbeitnehmern unter anderem die Einhaltung des Mindestlohngesetzes sowie die Anwendung von Tarifverträgen der Zeitarbeit Auswahlkriterien für eine Zusammenarbeit.

Wichtigste Einkaufsposition bei Sixt sind Fahrzeuge; auf sie entfällt der weitaus überwiegende Teil der bezogenen Güter und Dienstleistungen. Hinsichtlich dieser Hersteller hat Sixt mögliche Gefahren aus Nachhaltigkeitssicht in der Wertschöpfungskette analysiert. Die entsprechenden Angaben und Aussagen werden

bei der Wahl der bezogenen Produkte einbezogen. So entscheidet Sixt nicht nur nach den Kriterien Sicherheit, Preis, Qualität und Liefertreue, sondern berücksichtigt auch die Ergebnisse der Risikoanalyse insbesondere zu den Menschenrechten und Arbeitsrechte bei den jeweiligen Lieferanten.

Im Jahr 2022 hat Sixt knapp drei Viertel der Fahrzeuge von europäischen (umweltzertifizierten) Herstellern bezogen. Diese Unternehmen unterziehen ihre vorgelagerte Lieferkette einer weitreichenden Prüfung und Überwachung. Dazu gehören auch Präventivmaßnahmen wie zum Beispiel vertragliche Verpflichtungen zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards, Menschenrechten sowie Managementsystemen zum Arbeitsschutz und Schutz der Umwelt. Grundvoraussetzung für die Vergabe jedes Auftrags ist die Einhaltung der vorgegebenen Nachhaltigkeitsanforderungen. Über verschiedene Maßnahmen wie beispielsweise Audits werden diese Anforderungen überprüft. Diese Hersteller suchen ihre Vorprodukte mitunter auch unter strengen Nachhaltigkeitskriterien aus – wie zum Beispiel beim Bezug von nachhaltigem, zertifiziertem Naturkautschuk und Rayon, einem holzbasierten Material zur Verstärkung der Reifen. Die genannten Hersteller haben ihre (Produktions-)Standorte nach der Umweltmanagementnorm ISO 14001:15 zertifizieren lassen.

Beim Bezug von sonstigen Produkten und Dienstleistungen hatten rund 80 % der Lieferanten im Jahr 2022 ihren Sitz in der



Europäischen Union, weitere 7 % in europäischen Nicht-EU-Ländern und 11 % in außereuropäischen Industrieländern.

Hier ist – bei eingeschränktem Prüfungsumfang bei Sixt – das Risiko von Umweltschutz-, Menschenrechts- und Arbeitsrechtsverletzungen seitens der Lieferanten sehr gering. Nur 2 % seiner Einkäufe bezog Sixt aus außereuropäischen Nicht-Industrieländern; hier wurden bei häufigeren Stichproben ebenfalls keine Verdachtsfälle hinsichtlich vorgenannter Verletzungen aufgedeckt.

Sixt hat im Berichtsjahr die geeigneten Programme entwickelt und alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, um dem seit 1. Januar 2023 geltenden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) vollumfänglich gerecht zu werden.

Sixt berücksichtigt bei der Kontrolle der Lieferkette soziale und ökologische Belange. Dabei wird der Umgang der Lieferanten mit den Menschenrechten und der Umwelt bewertet; entsprechend trifft Sixt Auswahlentscheidungen. Ein wesentliches Instrument, um die Lieferketten nachhaltiger zu gestalten, ist der Verhaltenskodex von Sixt für Lieferanten und Dienstleister. Ziel ist, alle Geschäftspartner zu dessen Einhaltung zu verpflichten. Sixt erwartet, dass die Verpflichtungen und Standards aus dem Verhaltenskodex auch an Lieferanten des Geschäftspartners weitergegeben werden. Durch die Sensibilisierung und Verpflichtung der Vertragspartner werden konkrete Regeln geschaffen, um Menschenrechte und relevante Umweltbelange in der gesamten Lieferkette umzusetzen. Dafür überprüft Sixt seine Lieferanten risikobasiert und wird dazu von entsprechenden Kontrollmechanismen wie Auskunftsrechten oder Vor-Ort Kontrollen Gebrauch machen. Abhängig vom identifizierten Risiko kommen weitergehende Maßnahmen zur Anwendung wie Vereinbarung spezieller Kündigungsrechte, regelmäßiger Austausch mit den Lieferanten, Vereinbarung spezieller Maßnahmenpläne oder Durchführung individueller Schulungen.

Den Anspruch unternehmerischen Handelns im Hinblick auf die Wahrung von Menschen- und Arbeitsrechten misst Sixt an zentralen Vereinbarungen wie der Internationalen Menschenrechtsscharta, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den zehn Prinzipien des UN Global Compact, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen, den ILO-Kernarbeitsnormen oder den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

Verhaltenskodizes

Um die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sowie moralischer und ethischer Standards zu gewährleisten, hat der Vorstand der Sixt SE eine Reihe von Verhaltensrichtlinien und Standards verabschiedet. Da Franchise- und Agenturpartner als Repräsentanten von Sixt wahrgenommen werden, sensibilisiert Sixt Mitarbeiter sowie Franchise- und Agenturpartner regelmäßig für das Thema Compliance.

Vor diesem Hintergrund spielt der konzernweit gültige Code of Conduct (Verhaltenskodex) eine zentrale Rolle. Mitarbeiter sowie die wesentlichen Geschäftspartner (Franchisenehmer, Agenturpartner) haben sich dazu verpflichtet, diesen Code of Conduct einzuhalten. Der Verhaltenskodex regelt das Verhalten intern und gegenüber Geschäftspartnern und Dritten, die Grundsätze zum Arbeitsumfeld, den Umgang mit Interessenkonflikten, Vermögenswerten und Einrichtungen von Sixt, den Umgang mit geistigem Eigentum von Dritten und den Umgang mit vertraulichen Informationen sowie ein klares Bekenntnis zu Menschenrechten, Umweltschutz und sozialer Verantwortung.

Der Code of Conduct beschreibt darüber hinaus verschiedene, auch anonyme, Meldewege für Hinweisgeber (Whistleblower) hinsichtlich Regelverletzungen. Diese generellen Regelungen werden durch spezifische Anweisungen operationalisiert bzw. durch erweiterte Verhaltensanweisungen für besonders sensitive Bereiche weiter konkretisiert.

Anti-Korruptions-Regeln

Sixt formuliert klare Erwartungen an das korrekte Verhalten seiner Mitarbeiter und stellt sicher, Geschäftsbeziehungen nur mit jenen Kunden und Geschäftspartnern zu unterhalten, deren Geschäftstätigkeit im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften steht und deren Finanzmittel legalen Ursprungs sind. Gleichzeitig verpflichtet und schult Sixt seine Mitarbeiter und die Geschäftspartner bezüglich der strikten Einhaltung von Anti-Korruptions-Vorgaben. Gleiches gilt für die Sicherstellung integren Verhaltens in Bezug auf Wettbewerbsabsprachen. Sowohl das Management als auch Sixt-Mitarbeiter werden regelmäßig bezüglich dieser Vorgaben geschult und sensibilisiert.

Staatliche Fördermaßnahmen

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Programme genutzt, die zur Milderung der Folgen von Maßnahmen gegen die Coronapandemie bestimmt waren. In diesem Zusammenhang erhaltene Zuwendungen der öffentlichen Hand im Rahmen der Nutzung von Kurzarbeit und ähnlichen Instrumenten in Höhe von 977 TEUR



(2021: 9.963 TEUR) wurden direkt vom Personalaufwand abgezogen. Für elektrifizierte Fahrzeuge sowie Ladeinfrastruktur wurden marktübliche Förderprogramme (etwa die BAFA-Prämie in Deutschland) genutzt.

4. EU-TAXONOMIE

4.1 HINTERGRÜNDE UND ZIELE DER VERORDNUNG

Ein zentrales Ziel des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums der Europäischen Union besteht darin, die Kapitalflüsse in nachhaltige Investitionen umzulenken und Markttransparenz sicherzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, rief die Kommission zur Schaffung eines EU-Klassifizierungssystems für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten (EU-Taxonomie) auf.

Die Verordnung (EU) 2020/852 (im Folgenden Taxonomie-Verordnung, EU-Taxonomie oder Taxonomie) wurde am 22. Juni 2020 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und trat am 12. Juli 2020 in Kraft. Sie soll festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten als ökologisch nachhaltig anzusehen sind. Sie ist ein wichtiges Rechtsinstrument, um nachhaltige Investitionen zu ermöglichen und auszuweiten und so den europäischen Green Deal umzusetzen. Die Taxonomie-Verordnung klassifiziert ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten anhand technischer Bewertungskriterien, die in den delegierten Rechtsakten der Kommission zu dieser Verordnung festgelegt werden. Der erste delegierte Rechtsakt zur Festlegung der technischen Bewertungskriterien für Wirtschaftstätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel leisten, wurde am 4. Juni 2021 erlassen.

Als Unternehmen, welches zur Abgabe einer nichtfinanziellen (Konzern-) Erklärung gemäß § 289b Abs. 3 und § 315b Abs. 3 HGB verpflichtet ist, muss Sixt nach Artikel 8 Absatz 1 der Taxonomie-Verordnung Informationen darüber offenlegen, wie und in welchem Umfang seine Tätigkeiten mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die nach der EU-Taxonomie als ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten einzustufen sind.

Artikel 8 Absatz 2 der EU-Taxonomie-Verordnung nennt die wichtigsten Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, im Folgenden „KPIs“) in Bezug auf Umsatzerlöse, Investitionsausgaben („CapEx“) und Betriebsausgaben („OpEx“), die Sixt offenlegen muss. Die Offenlegungspflichten werden durch einen weiteren delegierten Rechtsakt konkretisiert.

Nach der Inanspruchnahme der Erleichterungsoption zur ausschließlichen Berichterstattung über die Taxonomiefähigkeit im vergangenen Jahr, berichtet Sixt im Geschäftsjahr 2022 erstmals den Anteil der Umsatzerlöse aus Produkten oder Dienstleistungen in Zusammenhang mit taxonomiekonformen Aktivitäten sowie den Anteil der Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) aus Vermögenswerten oder Prozessen, die im Zusammenhang mit taxonomiekonformen Tätigkeiten stehen.

4.2 TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN

Sixt hat im Geschäftsjahr auf Basis des Geschäftsmodells folgende Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der Taxonomie-Verordnung in Zusammenhang mit den ersten beiden Umweltzielen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als taxonomiefähig identifiziert:

- || 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
- || 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr

Weitere Wirtschaftstätigkeiten in Zusammenhang mit einzelnen Investitionen wurden separat betrachtet. Eine Wirtschaftstätigkeit ist taxonomiefähig, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten erfasst ist. Für die Betrachtung der Taxonomiefähigkeit ist es nicht relevant, ob die Wirtschaftstätigkeit alle in den Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

4.3 TAXONOMIEKONFORME WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN

Damit eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig oder als „taxonomiekonform“ eingestuft wird, muss die Tätigkeit neben der Beschreibung alle technischen Bewertungskriterien erfüllen. Diese Bewertungskriterien setzen sich aus den Kriterien für einen wesentlichen Beitrag sowie den DNSH-Kriterien („do no significant harm“) zusammen. Weiter müssen die in der EU-Taxonomie-Verordnung festgelegten Mindestschutzkriterien eingehalten werden. Als relevant wurde hierbei lediglich das Umweltziel „Klimaschutz“ identifiziert. Die im Folgenden dargestellten weitergehenden Analysen wurden daher auf den Annex I des delegierten Rechtsakts zu den Klimazielen beschränkt.

Wesentlicher Beitrag

Um herauszufinden, ob die als taxonomiefähig identifizierten Wirtschaftsaktivitäten einen wesentlichen Beitrag leisten, hat



Sixt die Kriterien innerhalb des Annex I betrachtet und analysiert, für welche Fahrzeuge die aufgeführten Kriterien erfüllt werden.

Im Rahmen der Erfüllung des wesentlichen Beitrags müssen bestimmte Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. 11,2 % der Fahrzeuge von Sixt halten diesen Grenzwert ein.

Keine wesentliche Beeinträchtigung („do no significant harm“)

Zur Erreichung der Taxonomiekonformität müssen die Wirtschaftsaktivitäten nicht nur einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der Umweltziele leisten, sondern dürfen die anderen fünf Umweltziele ebenfalls nicht wesentlich beeinträchtigen. Abhängig von der jeweiligen Wirtschaftsaktivität gibt es Kriterien zu den weiteren fünf Umweltzielen, die erfüllt werden müssen. Für die für Sixt relevanten Wirtschaftsaktivitäten „6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und „6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ gibt es Kriterien zu den Umweltzielen „Anpassung an den Klimawandel“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ und „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“.

Folgende Prüfungen wurden im Zusammenhang mit den Umweltzielen durchgeführt:

Für das Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ wurde für die relevanten Regionen eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse gemäß Anlage A des Annex I durchgeführt. Zur Beurteilung der Klimarisiken wurden die verschiedenen Klimaszenarien (RCP-Szenarien) 2.6, 4.5 und 8.5 unter Bezugnahme der Jahre 2030, 2050 und 2100 analysiert und ausgewertet. Unter Berücksichtigung von Anpassungslösungen verbleibt für Sixt kein signifikantes Risiko, das die identifizierten Wirtschaftsaktivitäten negativ beeinträchtigen könnte.

Zum Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ wurden die Recyclingfähigkeit und Wiederverwendbarkeit der Fahrzeuge betrachtet und analysiert. Da Sixt die Fahrzeuge nicht selbst herstellt, besteht kein Einfluss auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit. Die Taxonomie fordert, dass die Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie stehen. Da die durchschnittliche Haltedauer sechs Monate beträgt und die Fahrzeuge zu einem Großteil weiterverkauft oder an die Hersteller zurückgegeben werden, ist von der Erfüllung dieses DNSH-Kriteriums auszugehen.

Zur Erfüllung der Anforderungen des Umweltziels „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ fanden Analysen hinsichtlich der Emissionsgrenzwerte der Fahrzeuge sowie eine detaillierte Analyse der Reifen statt. Die in Annex I beschriebenen Anforderungen hinsichtlich der Reifen konnten nicht erfüllt werden. Die Fahrzeuge werden an Sixt bereift geliefert und die Entscheidung über die Bereifung der Fahrzeuge liegt bei dem jeweiligen Lieferanten (OEM). Weiterhin ist die Verfügbarkeit an Reifen, die sowohl die strengen Anforderungen an das externe Rollgeräusch als auch die Kriterien an den Rollwiderstandskoeffizienten erfüllen, bislang sehr limitiert. Da Sixt keine detaillierten Informationen über die jeweilige Bereifung der Fahrzeuge vorliegen, wurde eine stichprobenbasierte Analyse der Vermietflotte durchgeführt und die erhobenen Daten mit den Angaben der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) abgeglichen. Die Analyse ergab, dass nur in Einzelfällen alle Kriterien an die Taxonomiekonformität erfüllt waren. Es bleibt zu abzuwarten, wie sich die Verfügbarkeit von taxonomiekonformen Reifen im Markt entwickelt und welchen Einfluss Sixt zukünftig auf die Bereifung der Fahrzeuge ausüben kann. Eine Umrüstung der Reifen in diesem Maße erscheint zum aktuellen Zeitpunkt ökologisch sowie wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Einhaltung der Mindestschutzanforderungen

Die Einhaltung der Mindestschutzanforderungen (Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung) stellt eine weitere Voraussetzung dafür dar, dass eine Wirtschaftsaktivität die Taxonomiekonformität erfüllen kann. Unternehmen haben in dem Zusammenhang angemessene Prozesse und Verfahren zu implementieren, die negative Einflüsse auf bzw. Verstöße gegen insbesondere die folgenden vier Themenfelder vermeiden: Menschenrechte (inkl. Arbeits- und Verbraucherrechte), Besteuerung, Korruption und Bestechung und (fairer) Wettbewerb. Im Rahmen der Prüfung auf Konzernebene haben sich keine Anhaltspunkte ergeben, die auf einen Verstoß oder eine Nichteinhaltung hinweisen.

Sixt hat hierzu Prozesse und Verfahren eingerichtet, die über eine angemessene Risikobeurteilung und die Definition spezifischer Gegenmaßnahmen die Einhaltung dieser Anforderungen sicherstellen. Neben internen Richtlinien und Systemen sowie einem entsprechenden Lieferantenauswahlverfahren gehören hierzu auch die Verpflichtung unserer Lieferanten und relevanter Partner auf anerkannte Standards, die Einführung eines Beschwerdeverfahrens sowie regelmäßig durchgeführte Kontrollen.



4.4 ERMITTLUNG DER TAXONOMIE-KENNZAHLEN

Die Ermittlung der Taxonomie-Kennzahlen und die Berichterstattung über die taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten von Sixt erfolgt gemäß des delegierten Rechtsaktes zu den Angabepflichten. Die zu ermittelnden Kennzahlen sind die Anteile taxonomiefähiger sowie taxonomiekonformer Umsatzerlöse, Investitions- sowie Betriebsausgaben.

Doppelzählungen werden bei der Ermittlung der Umsatzerlöse-, Investitions- und Betriebsausgaben-Kennzahlen durch das Heranziehen von Buchhaltungsdaten vermieden. Bei denjenigen Daten, die nicht eindeutig zugeordnet werden konnten, wurden geeignete Allokationsschlüssel verwendet, um diese in die Berechnung passend einzubeziehen.

4.5 UMSATZERLÖSE

Der in Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2020/852 genannte Umsatzanteil wird berechnet als der Teil des Nettoumsatzes mit Waren oder Dienstleistungen, einschließlich immaterieller Güter, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten (Zähler) verbunden sind, geteilt durch den Nettoumsatz (Nenner) im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 2013/34/EU.

Zur Bestimmung der Umsatzerlöse, die Sixt mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten erzielt, wurden die Konzernumsätze daraufhin analysiert, welche der von der Taxonomie erfassten Wirtschaftstätigkeiten bei Sixt einschlägig sind. Diese sind die Aktivitäten 6.5 und 6.6 und hier jeweils die Vermietung von Fahrzeugen. Für die identifizierten Wirtschaftsaktivitäten wurden die Nettoumsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2022 (Zähler) ermittelt und ins Verhältnis zu den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlösen von Sixt (Nenner) gesetzt.

Siehe Gewinn und Verlustrechnung (Umsatzerlöse)

4.6 INVESTITIONSAUSGABEN

Investitionsausgaben (Capital Expenditure, CapEx) im Sinne der EU-Taxonomie umfassen die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und Neubewertungen, einschließlich solcher, die sich aus Neubewertungen und Wertminderungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ergeben. Dies umfasst auch

Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren. Die Investitionsausgaben umfassen Kosten, die auf der Grundlage der IFRS Standards IAS 16 Sachanlagen, Paragraph 73, Buchstabe (e), Ziffer (i) und Ziffer (iii), IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte, Paragraph 118, Buchstabe (e), Ziffer (i), IAS 40 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Paragraph 79(d), Ziffern (i) und (ii) (für das Anschaffungskostenmodell) und IFRS 16 Leasingverhältnisse, Paragraph 53, Buchstabe (h) verbucht werden.

Die taxonomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben können sich auf Vermögenswerte oder -prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, oder Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiefähigen bzw. -konformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind, oder sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird.

Zur Bestimmung der taxonomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben von Sixt wurden in einem ersten Schritt die Zugänge im Berichtsjahr daraufhin analysiert, welcher Anteil davon in Zusammenhang mit den taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftsaktivitäten 6.5 und 6.6 steht. Der wesentliche Teil der Vermietflotte wird aufgrund der durchschnittlichen Haltedauer von unter einem Jahr nach IFRS unter den kurzfristigen Vermögenswerten (siehe 4.17 im Konzernanhang) ausgewiesen. Aufgrund des direkten wirtschaftlichen Zusammenhangs mit den taxonomiefähigen Umsatzerlösen wurden die Investitionen in die Vermietflotte in die Analyse mit einbezogen.

Bei nicht eindeutig zuordenbaren Investitionen (z.B. bei Gebäuden) wurden die taxonomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben mithilfe geeigneter Allokationsschlüssel auf Basis von Kostenstellen ermittelt.

Siehe Anhang: Anlagenspiegel (Zugänge) + Zugänge der Vermietfahrzeuge (Anhang 4.15)

Darüber hinaus wurden Investitionsausgaben aus dem Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und der Umsetzung von Einzelmaßnahmen zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes berücksichtigt, insbesondere die Installation von Ladestationen für Elektro- und Hybridfahrzeuge in Gebäuden in Zusammenhang mit der Wirtschaftsaktivität 7.4. Die so ermittelten taxonomiefähigen Investitionsausgaben (Zähler)



wurden zu den gesamten, im Anhang ausgewiesenen Investitionsausgaben (Nenner) ins Verhältnis gesetzt. Die Taxonomiekonformität dieser Investitionen konnte nicht abschließend analysiert werden, da uns die entsprechenden Nachweise des Herstellers nicht vorlagen.

Investitionsausgaben, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind, lagen im Berichtsjahr nicht vor.

4.7 BETRIEBSAUSGABEN

Die Betriebsausgaben (Operating Expenditure, OpEx) im Sinne der EU-Taxonomie umfassen direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur beziehen sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen. Die taxonomiefähigen und -konformen Betriebsausgaben können sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, oder Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind, oder sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten und auf einzelne Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird, sowie auf einzelne Gebäudesanierungsmaßnahmen.

Zur Bestimmung der taxonomiefähigen und -konformen Betriebsausgaben von Sixt wurden in einem ersten Schritt die Aufwendungen im Berichtsjahr daraufhin analysiert, welcher Anteil davon sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit den taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten 6.5 und 6.6. verbunden sind (Zähler). Dies waren im Wesentlichen Aufwendungen für Wartung und Reparatur sowie Leasingaufwendungen. Bei nicht eindeutig zuordenbaren Aufwendungen wurden die taxonomiefähigen und -konformen Betriebsausgaben mithilfe geeigneter Allokationsschlüssel auf Kostenstellenbasis ermittelt. Die so ermittelten taxonomiefähigen und -konformen Betriebsausgaben wurden zu den gesamten von der Taxonomie erfassten Betriebsausgaben (Nenner) ins Verhältnis gesetzt. Eine direkte Zuordnung zu Betriebsausgaben im Konzernabschluss ist von der Taxonomie nicht vorgesehen.

Betriebsausgaben, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind oder sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird, lagen im Berichtsjahr nicht vor.

4.8 AUSWEIS DER TAXONOMIE-KENNZAHLEN

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind. Offenlegung für das Jahr 2022:



| Kennzahlen zur EU-Taxonomie: Umsatz | Kriterien für wesentlichen Beitrag | | | | | | | | | | Keine erhebliche Beeinträchtigung von Umweltzielen | | | | | |
|---|------------------------------------|------------------|--------------|-------------|------------------------------|-------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------|--|---------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| | Code | Absoluter Umsatz | Umsatzanteil | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biodiversität und Ökosysteme | Mindestschutz | Taxonomiekonformer Umsatz 2022 | Taxonomiekonformer Umsatz 2021 | Kategorie „Ermöglichte Tätigkeiten“ | Kategorie „Übergangstätigkeiten“ |
| | | Mio. Euro | % | % | % | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | % | % | E | T |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. Taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6.5 | 2.755,0 | 90 | | | | | | | | | | | | | |
| Güterbeförderung im Straßenverkehr | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6.6 | 216,7 | 7 | | | | | | | | | | | | | |
| Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.971,7 | 97 | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A.1 + A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.971,7 | 97 | | | | | | | | | | | | | |
| B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 94,5 | 3 | | | | | | | | | | | | | |
| Gesamt (A + B) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3.066,2 | 100 | | | | | | | | | | | | | |



Anteil der Investitionsaufwendungen (CapEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind. Offenlegung für das Jahr 2022:

| Kennzahlen zur EU-Taxonomie: | | | Kriterien für wesentlichen Beitrag | | Keine erhebliche Beeinträchtigung von Umweltzielen | | | | | | | | | | Kategorie | Kategorie |
|---|-------------------|--------------|------------------------------------|----------------------------------|--|----------------------------------|------------------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---|------------------------------|-----------|
| Investitionsausgaben | | | Klima- schutz | Anpas- sung an den Klima- wandel | Klima- schutz | Anpas- sung an den Klima- wandel | Wasser und Meeresress ourcen | Kreislauf- wirtschaft | Umwelt- schmutz- und ung | Bio- diversität und Öko- systeme | Mindest- schutz | Taxonom- iekon- former CapEx 2022 | Taxonom- iekon- former CapEx 2021 | Kate- gorie „Ermögli- chende Tätig- keiten“ | „Über- gangs- tätig- keiten“ | |
| Code | Absol- utes CapEx | Anteil CapEx | % | % | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | % | % | E | T | |
| A. Taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.5 | 4.071,3 | 95 | | | | | | | | | | | | | | |
| Güterbeförderung im Straßenverkehr | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.6 | 195,7 | 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.267,0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 99 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A.1 + A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.267,0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 99 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39,9 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gesamt (A + B) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.306,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Aufgrund des direkten wirtschaftlichen Zusammenhangs mit den taxonomiefähigen Umsatzerlösen wurden die Investitionen in die Vermietflotte in die Analyse mit einbezogen.



Anteil der Betriebsausgaben (OpEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind. Offenlegung für das Jahr 2022:

| Kennzahlen zur EU-Taxonomie: | | | Kriterien für wesentlichen Beitrag | | Keine erhebliche Beeinträchtigung von Umweltzielen | | | | | | | | | | | |
|---|------|----------------|------------------------------------|-------------|--|-------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------|------------------------------|---------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| Betriebsausgaben | Code | Absoluter OpEx | Anteil OpEx | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biodiversität und Ökosysteme | Mindestschutz | Taxonomiekonformer OpEx 2022 | Taxonomiekonformer OpEx 2021 | Kategorie „Ermöglichte Tätigkeiten“ | Kategorie „Übergangstätigkeiten“ |
| | | Mio. Euro | % | % | % | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | % | % | E | T |
| A. Taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | 6.5 | 342,1 | 86 | | | | | | | | | | | | | |
| Güterbeförderung im Straßenverkehr | 6.6 | 26,9 | 7 | | | | | | | | | | | | | |
| Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2) | | 369,1 | 93 | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A.1 + A.2) | | 369,1 | 93 | | | | | | | | | | | | | |
| B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 27,9 | 7 | | | | | | | | | | | | | |
| Gesamt (A + B) | | 396,9 | 100 | | | | | | | | | | | | | |



B.8 || ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Nach § 17 AktG besteht ein Abhängigkeitsverhältnis zur Erich Sixt Vermögensverwaltung GmbH, Pullach, sowie zur ES Asset Management and Services GmbH & Co. KG, Pullach. Deshalb wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 lit. c) (ii) SE-VO, § 49 Absatz 1 SEAG i.V.m. § 312 AktG vom Vorstand ein Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 erstattet, der folgende Schlusserklärung enthält:

„Berichtspflichtige Rechtsgeschäfte oder Maßnahmen haben im Geschäftsjahr nicht vorgelegen.“

B.9 || ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄß §§ 289F UND 315D HGB

Entsprechend den Bestimmungen der §§ 289f und 315d des Handelsgesetzbuches (HGB) hat die Sixt SE eine Erklärung zur Unternehmensführung in ihren Lagebericht aufzunehmen. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f und 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden. Die Erklärung ist auch auf der Webseite der Sixt SE unter ir.sixt.com in der Rubrik „Corporate Governance“ abrufbar.

Corporate Governance

Für die Sixt SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen der Kunden, Geschäftspartner und des Kapitalmarktes in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtetes Management hat einen hohen Stellenwert für das Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Wahrung der Aktionärsinteressen sowie Transparenz in der nach außen und innen gerichteten Unternehmenskommunikation.

Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex spricht mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex Empfehlungen hinsichtlich der Unternehmensführung deutscher börsennotierter Unternehmen aus. Vorstand und Aufsichtsrat der Sixt SE bekennen sich – mit Ausnahme der in der Entsprechenserklärung vom Dezember

2022 genannten Abweichungen – zu diesen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Entsprechenserklärung gemäß § 161 des Aktiengesetzes (AktG)

Vorstand und Aufsichtsrat der Sixt SE erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend „Kodex“) wurde und wird mit folgenden Abweichungen entsprochen:

- || Empfehlung C.10 hinsichtlich des Aufsichtsratsvorsitzenden: Der Kodex enthält in C.7 eine Liste von Kriterien, die geeignet sind, die Unabhängigkeit von Aufsichtsratsmitgliedern zu verneinen, diese aber nicht zwingend ausschließen. Zwei dieser Kriterien treffen auf den Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Erich Sixt, zu. Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass Herr Erich Sixt die Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden ungeachtet seiner bisherigen Vorstandstätigkeit und seiner familiären Beziehungen zu zwei Mitgliedern des Vorstands im besten Interesse der Sixt SE ausüben wird.
- || Empfehlungen G.1. und G.2.: Die Festlegung von individuellen Ziel-Gesamtvergütungen neben einer Maximalvergütung begründet nach Auffassung des Aufsichtsrats weder

einen zusätzlichen Anreiz für den Vorstand noch einen weiteren Vorteil für die Sixt SE.

|| Empfehlung G.7: Eine langfristige Festsetzung von Leistungskriterien für variable Vergütungsbestandteile ist nach Auffassung des Aufsichtsrats der Nachhaltigkeit förderlicher als eine jährliche Festlegung für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr.

|| Empfehlung G.10: Die Verträge der Vorstandsmitglieder sehen nicht vor, dass variable Vergütungsbeträge überwiegend in Aktien der Gesellschaft angelegt oder entsprechend gewährt werden sollen. Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass eine solche Ausgestaltung der langfristigen Förderung des Unternehmenswohls und der Gewährleistung eines nachhaltigen und langfristigen Unternehmenserfolgs nicht förderlicher wäre.

Pullach, 8. Dezember 2022

Der Vorstand

Vergütungssystem/Vergütungsbericht

Auf der Webseite der Sixt SE unter ir.sixt.com unter der Rubrik „Corporate Governance“ sind das geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG, das von der Hauptversammlung am 16. Juni 2021 gebilligt wurde, sowie der von der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 gefasste Beschluss über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats öffentlich zugänglich.

Unter derselben Internetadresse werden der Vergütungsbericht und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG öffentlich zugänglich gemacht.

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Risikomanagement und Kontrollsystem

Die Praktiken zur Führung der Sixt SE und des Sixt-Konzerns entsprechen in vollem Umfang den jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben. Der Vorstand der Sixt SE stellt dabei sicher, dass die Steuerungsinstrumente und Managementsysteme des Konzerns fortlaufend weiterentwickelt werden und Planungen gleichzeitig bewährten Ansätzen folgen.

Die strategische und operative Steuerung zeichnet sich – neben umfangreichen Regelsystemen und einer umfassenden Berichterstattung – auch durch eine wirksame interne Governancestruktur aus. Zusätzlich zur adäquaten Einrichtung und Besetzung von Organfunktionen umfasst diese das Risikomanagementsystem, das Interne Kontrollsystem, das Compliance-Management sowie die Interne Revision.

Der Aufsichtsrat

Das etablierte Risikomanagementsystem dient dem Management als integraler Bestandteil der Unternehmens-Governance dazu, Risiken frühzeitig zu erkennen und verantwortungsbewusst, zeitnah und nachhaltig zu steuern. Es ist in Funktionsweise und Umfang in einem Risikohandbuch dokumentiert und sieht umfangreiche Tools und Maßnahmen vor, um das Management bei der Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken, der Nachhaltigkeit von Gegenmaßnahmen und der Umsetzung einer nachhaltigen Risikostrategie zu unterstützen und diese zu überwachen.

Durch die Definition klarer Verantwortlichkeiten, die Bereitstellung einer technischen Plattform sowie die festgelegten Berichtspflichten ist sichergestellt, dass das Management der Sixt SE einen umfassenden und aktuellen Status zu allen Risiken des Konzerns erhält. Das Risikomanagementsystem berücksichtigt dabei alle für den Konzern relevanten Risiken, inklusive operationeller Risiken und Risikofeldern, die direkt auf Nachhaltigkeitsziele des Sixt-Konzerns bzw. die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie einwirken könnten. Über quartalsweise durchgeführte Risikoerhebungen hinaus wird der Vorstand ad hoc und kontinuierlich durch die Funktionseinheiten des Unternehmens über Markttendenzen und relevante Sachverhalte unterrichtet, um so zeitnah auf eine Änderung der Risikoexposition reagieren zu können. Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten zudem mindestens einmal jährlich einen umfassenden Risikobericht, der wesentliche Risiken und deren Mitigationsmaßnahmen detailliert wiedergibt.

Um zum einen die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegungsprozesse sowie aller relevanten Geschäftsprozesse und die Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben zu gewährleisten, und zum



anderen die Wirksamkeit und Angemessenheit der Gegenmaßnahmen zu gewährleisten, wurde die Unternehmenseinheit „Governance & Internal Controls“ eingerichtet. Diese pflegt, basierend auf der vorgenannten umfassenden Risikoerhebung, eine Risiko-Kontroll-Matrix und stellt über Beratung, Dokumentation und Durchführung von turnusmäßigen Tests sicher, dass die wesentlichen Kontrollen und Steuerungsmaßnahmen gemäß der Managemententscheidungen umgesetzt werden und weiterhin angemessen sind. Die so erfassten und getesteten Kontrollen beinhalten dabei sowohl prozessimmanente operative Kontrollen wie Freigabeverfahren, Vier-Augen-Prinzipien als auch organisatorische Risikomitigationsmaßnahmen wie Steuerungskreise, Planungsgremien oder Managementmeetings. Über die Ergebnisse der durchgeführten Tests und somit den Reifegrad des Internen Kontrollsystems werden sowohl der Vorstand als auch der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mindestens zweimal jährlich, im Bedarfsfall auch ad hoc, informiert. Um die Vollständigkeit der einzurichtenden Kontrollen und Tests zu gewährleisten, findet zudem ein regelmäßiger Austausch der Fachbereiche, insbesondere mit den Funktionen ESG, Steuern, Recht als auch Compliance statt.

Der Aufbau der Governance im Sixt-Konzern folgt im Grundsatz dem bewährten Three-lines-of-defence-Modell, das heißt der klaren Zuweisung und Trennung von Zuständigkeiten für die Umsetzung, Beratung, Freigabe und Überwachung von Maßnahmen.

Hierzu gehört auch die Einrichtung eines internen Revisionssystems und im Bedarfsfall das Hinzuziehen externer Experten. Durch die interne Revision werden risikoorientierte Planprüfungen, anlassbezogene Einzelprüfungen als auch Prüfungen von Managementsystemen durchgeführt, zu deren Standardinhalten auch eine Prüfung der Risikomanagementmaßnahmen und die Identifikation möglicher Kontrolllücken gehören. Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden in Revisionsberichten und regelmäßigen Sitzungen an den Vorstand kommuniziert und im Prüfungsausschuss erörtert.

Aus der Befassung mit dem internen Kontroll- und Risikomanagement sowie der Berichterstattung der Funktionen Governance & Internal Controls und der internen Revision sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, die gegen die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems sprechen.

Compliance im Sixt-Konzern

Der Erfolg des Sixt-Konzerns beruht nicht allein auf seiner guten Geschäftspolitik, sondern auch auf seiner wirtschaftsethischen Integrität und dem Vertrauen, das ihm Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner entgegenbringen. Dieses Vertrauen zu gewinnen und zu bewahren setzt voraus, dass der Vorstand und die Mitarbeiter der Gesellschaft sich in jeder Situation und beständig an den hohen Standards des Rechts, der Ethik und der sozialen Kompetenz orientieren. Diese Verhaltensmaßstäbe gegenüber Dritten und innerhalb der Gesellschaft sind im Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Sixt SE und der mit ihr verbundenen Unternehmen niedergelegt und für alle Mitarbeiter verbindlich. Der Vorstand der Sixt SE definiert hierin seine klare Erwartungshaltung an ein ethisches und gesetzeskonformes Verhalten aller Mitarbeiter und Geschäftspartner und legt so den sogenannten „Tone from the Top“ fest.

Der Code of Conduct wird mit allen Mitarbeitern bei Eintritt in das Unternehmen als verbindlicher Bestandteil des Arbeitsverhältnisses vereinbart und ist zudem im Intranet sowie auf der Webseite der Sixt SE unter [about.sixt.com](https://www.about.sixt.com) unter der Rubrik „Verantwortung“ einsehbar.

Über allgemeine Anforderungen und Erwartungen an Integrität und Rechtstreue hinaus sind im Code of Conduct auch spezifische und detailliertere Hinweise und Vorgaben zu einzelnen Compliance-Gebieten enthalten. Dies betrifft insbesondere Anti-Korruptionsregelungen, Vorteilsgewährung, Spenden und Sponsoring, Fragen zu Kartellrecht und Geldwäscheprävention, Datenschutz sowie Kapitalmarktrecht.

Diese allgemeingültigen Vorgaben werden durch konkrete Umsetzungsvorgaben in Form von spezifischen Einzelanweisungen sowie durch eigenständige Compliance-Regelkreise (etwa Tax Compliance, Datenschutz) ergänzt und weiter konkretisiert.

Zur Gewährleistung, dass alle durch den Vorstand verabschiedeten ethischen und rechtlichen Vorgaben innerhalb des Konzerns bekannt sind und umgesetzt werden, ist eine konzernweite Compliance-Organisation eingerichtet. Diese umfasst verschiedene Einzelfunktionen und ist ebenfalls an das bekannte Three-lines-of-defence-Modell angelehnt: Neben den vorrangig für die Umsetzung verantwortlichen operativen Fachbereichen sind u.a. der Compliance Officer sowie die Bereiche Recht, Steuern und Internal Controls in koordinierender bzw. beratender Funktion für die Wirksamkeit der Compliance-Prozesse zuständig. Die Konzernrevision verifiziert als unabhängige Prü-



fungsinstanz die Angemessenheit und Wirksamkeit der Compliance-Organisation sowie die Umsetzung und Einhaltung von Compliance-Vorgaben im Rahmen ihrer risikoorientierten Prüfungen.

Ergänzend zu den so definierten Standards und Prozessen werden in sensitiven Bereichen spezielle Schulungen zu spezifischen Themengebieten durchgeführt. Sixt achtet bei der Auswahl seiner Geschäftspartner darauf, dass diese dieselben Standards einhalten, welche im Sixt-Code of Conduct festgelegt sind und hat zu diesem Zweck u.a. einen gesonderten Verhaltenskodex für Lieferanten und Dienstleister entwickelt.

Um Kenntnisse von möglichen Compliance-Verstößen zu erlangen, stellt Sixt verschiedene Meldewege zur Verfügung. So können Hinweise über den Vorgesetzten, den internen Compliance Officer, den externen Ombudsmann oder eine für externe Stakeholder zugängliche Plattform (Hinweisgebersystem auf der Webseite der Sixt SE unter [about.sixt.com](https://www.about.sixt.com) in der Rubrik „Verantwortung“) an die Compliance-Organisation herangetragen werden. Sixt hat somit Vorkehrungen dafür getroffen, dass Hinweise vertraulich erfolgen können und die Anonymität von Hinweisgebern strikt gewahrt bleiben kann, um so den meldenden Personen die Furcht vor Repressionen zu nehmen und damit die Meldeschwelle zu senken. Im Fall von relevanten Hinweisen beraten und entscheiden Ombudsmann und Compliance Officer über die einzuleitenden Maßnahmen. Der Compliance Officer steht zudem in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand, berichtet den zuständigen Stellen über die aktuelle Compliance-Situation oder Einzelvorgänge und unterstützt hinsichtlich der Erarbeitung und Implementierung präventiver Maßnahmen.

Sixt überprüft die Funktionsfähigkeit und Angemessenheit der Compliance-Organisation in regelmäßigen Abständen und nimmt im Bedarfsfall, etwa aufgrund sich ändernder Regularien, sich ändernder Marktgegebenheiten oder neuer interner Strukturen, schnellstmöglich geeignete Anpassungen oder Ergänzungen vor.

Arbeitsweisen von Vorstand und Aufsichtsrat

Als Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea) unterliegt die Sixt SE neben dem deutschen Aktiengesetz den speziellen europäischen SE-Regelungen und dem deutschen SE-Ausführungsgesetz. Ein wesentlicher Grundsatz des Aktiengesetzes ist das dualistische Leitungssystem (Vorstand und Aufsichtsrat), welches bei der Sixt SE ebenfalls besteht. Die Sixt SE trägt diesem Grundsatz der Trennung von Leitungsorgan und Aufsichtsorgan Rechnung, indem Vorstand und Aufsichtsrat der

Sixt SE personell getrennt sind. Eine Mitgliedschaft in beiden Gremien zur gleichen Zeit ist nicht zulässig. Der Vorstand der Sixt SE besteht gemäß § 7 Ziffer 1 und 2 der Satzung der Gesellschaft aus einer Person oder aus mehreren Personen, die vom Aufsichtsrat für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Wiederbestellungen sind grundsätzlich möglich. Die Mitglieder des Vorstands sind für die strategische Grundausrichtung, das operative Tagesgeschäft und die Überwachung des Risikomanagements der Sixt SE und des Sixt-Konzerns verantwortlich. Die Sixt SE fungiert als strategische und finanzielle Holding des Konzerns und stellt zentrale Verwaltungsfunktionen für verschiedene Konzerngesellschaften zur Verfügung. Dem Vorstand der Sixt SE gehörten im Geschäftsjahr 2022 folgende Mitglieder an: Herr Alexander Sixt und Herr Konstantin Sixt (Co-Vorsitzende), Herr James Adams (seit 1. Oktober 2022), Herr Prof. Dr. Kai Andrejewski, Herr Nico Gabriel und Herr Vinzenz Pflanz (seit 1. Oktober 2022). Weitere Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften finden sich im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2022 in dem Abschnitt „Aufsichtsrat und Vorstand der Sixt SE“.

Die Vorstände führen die ihnen übertragenen Aufgaben in klarer Ressortverantwortung gemäß Geschäftsverteilungsplan sowie nach Maßgabe der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung aus.

Die beiden Co-Vorstandsvorsitzenden sind gemeinsam federführend für die Gesamtleitung und die Geschäftspolitik und Geschäftsstrategie des Unternehmens sowie in Angelegenheiten der Aktionäre, der Hauptversammlung, des Aufsichtsrats und des Vorstands zuständig. Darüber hinaus verantwortet der Co-Vorstandsvorsitzende Herr Alexander Sixt die Bereiche Konzernstrategie, globales Personalwesen, IT (Soft- und Hardware), PR & Communication sowie die Leitung aller Global Business Services. Der Co-Vorstandsvorsitzende Herr Konstantin Sixt ist – neben den gemeinsamen Aufgaben mit Herrn Alexander Sixt – für Brand & Digital Marketing, SIXT+, International Franchise Development & Business to Partners sowie Marketing verantwortlich. Herr James Adams ist für Consumer Products sowie Price & Capacity Management zuständig. Dem Finanzvorstand, Herrn Prof. Dr. Kai Andrejewski, obliegt die Verantwortung für die Bereiche Corporate Finance, Rechnungswesen, Konzerncontrolling, Recht, Steuern, Interne Revision, Risikomanagement/ Compliance, Financial Projects / M&A, Investor Relations sowie Environmental, Social and Governance. Das für Operations zuständige Vorstandsmitglied, Herr Nico Gabriel, ist für das operative Geschäft einschließlich der konzernweiten Einhaltung



aller öffentlich-rechtlichen und sonstigen rechtlichen Vorgaben zum Betrieb und Halten von Kraftfahrzeugen und der Gewährleistung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Vermietfahrzeugen des Sixt-Konzerns zuständig. Hinzu kommen die Bereiche Global Customer Operations, Qualitätsmanagement, Globales Flottenmanagement, E-Mobility, Mobility Projects, Corporate Development, SIXT Van & Truck, SIXT share, Gebrauchtwagenhandel, International Franchise Operations sowie SIXT ride. Herr Vinzenz Pflanz verantwortet den nationalen und internationalen Vertrieb sowie den Fahrzeugeinkauf.

Sitzungen des Vorstands, in denen ressortübergreifende Fragen erörtert werden, finden nach Bedarf statt. Ausschüsse innerhalb des Vorstands wurden nicht eingerichtet.

Der Aufsichtsrat der Sixt SE besteht gemäß § 10 Ziffer 1 der Satzung aus vier Mitgliedern. Drei Mitglieder werden von der Hauptversammlung nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Satzung gewählt. Ein weiteres Mitglied wird vom Aktionär Herr Erich Sixt in das Gremium entsendet. Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter (§ 12 Ziffer 1 der Satzung). Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Aufsichtsrat um ein Mitglied erweitert und Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel von der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 als zusätzliches Mitglied gewählt. Der Aufsichtsrat der Sixt SE besteht damit seit der Eintragung der Satzungsänderung zur Erweiterung des Aufsichtsrats am 2. Juni 2022 aus vier Mitgliedern. Zusätzliche Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften finden sich im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2022 in dem Abschnitt „Aufsichtsrat und Vorstand der Sixt SE“.

Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung der Vorstandsmitglieder und die Kontrolle des Vorstands. Der Aufsichtsrat fasst Beschlüsse in der Regel in Sitzungen. Auf Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden kann eine Beschlussfassung des Aufsichtsrats jedoch auch außerhalb von Sitzungen (oder im Wege der kombinierten Beschlussfassung) durch mündliche oder telefonische Stimmabgabe, Stimmabgabe in Textform (§ 126b des Bürgerlichen Gesetzbuches) und/oder unter Nutzung sonstiger Mittel der Telekommunikation oder elektronischer Medien erfolgen (§ 14 Ziffer 2 der Satzung). Ferner ist eine Beschlussfassung in der vorstehend genannten Weise auch ohne Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden zulässig, wenn kein Aufsichtsratsmitglied widerspricht (§ 14 Ziffer 3 der Satzung). Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der einfachen Mehrheit

der abgegebenen Stimmen, soweit nicht gesetzlich zwingend etwas anderes bestimmt ist (§ 14 Ziffer 7 der Satzung). Nähere Einzelheiten zu den Sitzungen und Tätigkeiten des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2022 sind im Bericht des Aufsichtsrats in diesem Geschäftsbericht erläutert. Die aktuelle Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Sixt SE ist auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.sixt.com in der Rubrik „Corporate Governance“ abrufbar.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Sixt-Konzerns eng zusammen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat bzw. die zuständigen Ausschüsse regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der strategischen Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie über die Ergebnisse interner Revisionen. Der Vorstand stimmt dabei die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert die Strategieumsetzung in regelmäßigen Abständen. Entscheidungsnotwendige Unterlagen, insbesondere der Jahresabschluss der Sixt SE, der Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Berichte des Wirtschaftsprüfers werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats mit ausreichendem Abstand vor der jeweiligen Sitzung zugeleitet.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hatte im Geschäftsjahr 2022 einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss eingerichtet. Ihre Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Arbeitsprozesse stimmen mit den Anforderungen des Aktiengesetzes sowie des Kodex überein. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 wurde zusätzlich ein Vergütungsausschuss eingerichtet.

Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung und deren Qualität und Compliance sowie dem internen Verfahren für Geschäfte mit nahestehenden Personen (§ 111a Abs. 2 S.2 AktG) und der Zustimmung zu solchen Geschäften gemäß § 111b Abs. 1 AktG. Die Einzelheiten zur Arbeitsweise und der Zuständigkeit des Prüfungsausschusses sind in der Geschäftsordnung für den Prüfungsausschuss geregelt, die der Aufsichtsrat erlassen hat.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind Herr Dr. Julian zu Putlitz (Vorsitzender), Herr Dr. Daniel Terberger und Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel (seit 13. September 2022). Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit

mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen (§§ 100 Abs. 5 AktG und 107 Abs. 4 S.3 AktG). Nach dem Kodex soll der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses Herr Dr. Julian zu Putlitz war von 2009 bis Ende 2018 das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied der Sixt SE und ist seit 2019 Chief Financial Officer der IFCO Group. Vor seinem Wechsel zur Sixt SE arbeitete er bei der Unternehmensberatung Roland Berger im Bereich Restructuring & Corporate Finance. Insbesondere während seiner langjährigen Tätigkeit als Finanzvorstand der Sixt SE erwarb Herr Dr. zu Putlitz den nach dem Kodex erforderlichen Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung und dem Gebiet Rechnungslegung.

Herr Dr. zu Putlitz wurde zudem im Dezember 2021 als das für ESG-Themen zuständige Mitglied des Aufsichtsrats ernannt.

Frau Kamenetzky-Wetzel hat einen Universitätsabschluss mit den Schwerpunkten externes Rechnungswesen, Controlling und Finanzen. Aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeiten im Finanzbereich u.a. bei Goldman Sachs im Investment Banking, als Managing Director bei der Ripplewood Holdings Japan International S.A. u.a. für Restrukturierungsthemen und als Co-Head des externen Fondgeschäfts bei der JAB Holding Company LLC sowie ihrer Erfahrung in Verwaltungsräten börsennotierter Unternehmen verfügt auch sie über den nach dem Kodex erforderlichen Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung und dem Gebiet Rechnungslegung.

Herr Dr. Daniel Terberger studierte Betriebswirtschaft in St. Gallen und begann seine berufliche Laufbahn bei der Deutschen Bank unter anderem in Hongkong und New York. Er ist seit mehr als zwanzig Jahren in der Textil- und Modebranche als Vorstandsvorsitzender der KATAG AG tätig und war dort zuvor mehrere Jahre Finanzvorstand. In seiner Tätigkeit befasst er sich seit Jahren u.a. mit der Nachhaltigkeit in Lieferketten und der

Schaffung der erforderlichen Transparenz in der Textilbranche. Mit seiner Ausbildung und der beruflichen Tätigkeit verfügt auch Herr Dr. Terberger über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und Abschlussprüfung.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern durch die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen. Dabei sollen neben den erforderlichen Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen der vorgeschlagenen Kandidaten die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung benannten Ziele, das Kompetenzprofil sowie das Diversitätskonzept berücksichtigt werden.

Die Mitglieder des Nominierungsausschusses sind Herr Erich Sixt und Herr Dr. Daniel Terberger.

Der Vergütungsausschuss wurde Anfang des Geschäftsjahres 2023 eingerichtet. Er unterstützt den Aufsichtsrat bei der angemessenen Ausgestaltung der Vorstandsvergütung und bereitet insbesondere das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands vor und prüft die Angemessenheit der Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder. Die Mitglieder des Vergütungsausschusses sind: Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel (Vorsitzende), Herr Dr. Julian zu Putlitz und Herr Dr. Daniel Terberger.

Zielgrößen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen

Für die Sixt SE wurden für den Anteil weiblicher Mitglieder im Aufsichtsrat und Vorstand sowie in den ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands nachstehende Zielgrößen festgelegt.

Vom Aufsichtsrat wurde zuletzt am 27. Juni 2022 die Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat auf 25 % und die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand der Sixt SE auf 0 % festgelegt. Frist für die Zielerreichung ist jeweils der 27. Juni 2027.

Die Festsetzung der Zielgröße auf 0 % für den Vorstand im Zeitpunkt der Festsetzung der Zielgröße am 27. Juni 2022 wurde wie folgt begründet:

Zum heutigen Tag (27. Juni 2022) sind im vierköpfigen Vorstand der Sixt SE keine Frauen vertreten (Ist-Quote: 0 %). Die Sixt SE ist seit jeher ein familiengeführtes Unternehmen. Seit dem Ausscheiden von Herrn Erich Sixt als Vorstandsvorsitzendem und seinem Wechsel in den Aufsichtsrat im Jahr 2021 wird es an der Unternehmensspitze erfolgreich von seinen Söhnen Alexander und Konstantin Sixt als Co-Vorstandsvorsitzenden weitergeführt.



Erst im Jahr 2021 wurden die Amtszeiten von Herrn Alexander Sixt und Herrn Konstantin Sixt mit Übernahme der neuen Funktion als Co-Vorstandsvorsitzende verlängert und die beiden weiteren Vorstandsmitglieder Herr Prof. Dr. Kai Andrejewski und Herr Nico Gabriel wurden erstmals zu Mitgliedern des Vorstands bestellt. Die Amtsdauer aller derzeitigen Vorstandsmitglieder läuft bis 2024. Nach Auffassung des Aufsichtsrats ist das Geschlecht ein wesentliches Element im Diversitätskonzept für die Besetzung aller Führungsebenen sowie aller weiteren Positionen im Unternehmen. Dennoch möchte der Aufsichtsrat dem Geschlecht für künftige Besetzungen des Vorstands keine prioritäre Entscheidungsrelevanz zuweisen. Der Aufsichtsrat möchte sich die Möglichkeit vorbehalten, die Amtszeiten der jetzigen Vorstände zu verlängern. Deshalb möchte er sich im Sinne einer Kontinuität in der Führung der Gesellschaft und des Vertrauens in die aktuelle Besetzung des Vorstands auch in den kommenden fünf Jahren bei seinen Personalentscheidungen nicht vorab durch Festlegung einer höheren Zielgröße selbst binden oder den Eindruck einer solchen Selbstbindung erwecken.

Zum 31. Dezember 2022 waren die gesetzten Zielgrößen erfüllt. Der Aufsichtsrat bestand aus vier Mitgliedern, davon einer Frau, was einem Anteil von 25 % entspricht. Der Vorstand bestand zum 31. Dezember 2022 aus sechs männlichen Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Anteil von Frauen im Vorstand somit 0 %.

Der Vorstand hat am 27. Juni 2022 die Zielgrößen für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 17 % und für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 30 % jeweils mit einer Umsetzungsfrist bis zum 27. Juni 2027 bestimmt. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands 24 % und für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands 32 %. Somit wurden die Zielgrößen erfüllt. Berücksichtigt wurden dabei die inländischen Konzerngesellschaften der Sixt SE.

Diversitätskonzept für den Vorstand und langfristige Nachfolgeplanung

Der Vorstand soll insgesamt über Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen verfügen, die angesichts der Aktivitäten des Sixt-Konzerns als wesentlich erachtet werden.

Nach Auffassung des Aufsichtsrats erleichtert Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Mitglieder des Vorstands ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten des Sixt-Konzerns und versetzt die Mitglieder des

Vorstands in die Lage, Entscheidungen konstruktiv zu hinterfragen sowie für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein.

Sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe folgen nach Auffassung des Aufsichtsrats bereits aus der Pflicht zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung. Darüber hinaus sind unterschiedliche Lebenswege und Erfahrungen der einzelnen Vorstandsmitglieder entscheidend, um aktuelle Herausforderungen, Probleme und Strategien aus unterschiedlichen Blickwinkeln analysieren und so die bestmöglichen Entscheidungen für das Unternehmen treffen zu können.

Eingehende Erfahrung im IT-Management und ein tiefgreifendes Verständnis der Digitalisierung sind angesichts der zunehmenden Digitalisierung der Geschäftsmodelle und der hohen Relevanz einer modernen IT-Struktur für sämtliche Bereiche des Unternehmens unerlässlich, um das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen zu können.

Möglichst in einem international tätigen Unternehmen erworbene Management-Erfahrung und interkulturelle Kompetenz zur erfolgreichen Führung und Motivation globaler Teams stellen nach Auffassung des Aufsichtsrats wesentliche Elemente eines modernen Managements dar. Ebenso bedarf der Vorstand eingehender Kenntnis der Rechnungslegung und des Finanzmanagements sowie des Kapitalmarktes.

Für die Mitglieder des Vorstands hat der Aufsichtsrat eine Altersgrenze entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex festgelegt. Zu Mitgliedern des Vorstands sollen nur Personen bestellt werden, die das 67. Lebensjahr im Zeitpunkt der erstmaligen oder wiederholten Bestellung zum Mitglied des Vorstands noch nicht vollendet haben. Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Aspekte des Diversitätskonzepts wurde vom Aufsichtsrat die im vorhergehenden Abschnitt dargestellte Zielgröße festgelegt.

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte bei der Besetzung des Vorstands.

Die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands erfüllt die Aspekte des Diversitätskonzepts. Nähere Einzelheiten zum Werdegang und zu den Qualifikationen der Vorstandsmitglieder sind auf der Webseite des Unternehmens ir.sixt.com ausgeführt.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Vorstand und

Aufsichtsrat tauschen sich dazu in regelmäßigen Abständen über geeignete interne und externe Nachfolgekandidaten aus, um eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Unternehmens zu gewährleisten. Im Vordergrund steht dabei immer das Unternehmensinteresse unter Abwägung aller Umstände des Einzelfalls. Bei der langfristigen Nachfolgeplanung werden unter anderem neben den Anforderungen des Aktiengesetzes und des Kodex auch die Aspekte des Diversitätskonzepts für den Vorstand berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen findet ein regelmäßiger Austausch zwischen dem Aufsichtsrat, dem Vorstand und der Personalleitung hinsichtlich intern und extern potenzieller interner und externer Kandidaten statt. Mit den Kandidaten werden strukturierte Interviews geführt. Im Anschluss wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung unterbreitet.

Ziele für Zusammensetzung, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung an, die eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands der Sixt SE sicherstellt und die besonderen Bedürfnisse der Gesellschaft berücksichtigt. Für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern werden der Hauptversammlung solche Kandidaten vorgeschlagen, die aufgrund ihrer fachlichen Kompetenz und Erfahrungen, ihrer Integrität, ihrer Leistungsbereitschaft, ihrer Unabhängigkeit und ihrer Persönlichkeit dazu beitragen, dass der Aufsichtsrat das festgelegte Kompetenzprofil in seiner Gesamtheit erfüllt. Die Vorschläge an die Hauptversammlung berücksichtigen zudem das Diversitätskonzept und die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats.

Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

Der Aufsichtsrat hat ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeitet. Hiernach müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren, in denen die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein und in ihrer Gesamtheit folgende fachliche Kompetenzen abdecken:

- ‖ Berufserfahrung in mindestens einer der nachfolgenden Branchen: Autovermietung, Mobilitätsdienstleistung, Kraftfahrzeugleasing, Kraftfahrzeugindustrie, Kraftfahrzeughandel oder Reise und Tourismus.
- ‖ Kenntnisse in den Bereichen IT und Softwareentwicklung.
- ‖ Mindestens ein Mitglied muss über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und mindestens ein weiteres

Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung soll in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

- ‖ Mindestens ein Mitglied sollte Expertise in den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen haben. Im Bereich der Umweltbelange sind dies insbesondere die Reduktion der Treibhausgasemissionen und ein ressourcenschonendes Wirtschaften und im Bereich der Sozialbelange die Diversität, Inklusion und Chancengleichheit für Arbeitnehmer sowie die Kundenzufriedenheit.
- ‖ Mindestens ein Mitglied sollte Erfahrung als Mitglied von Aufsichts- und Verwaltungsräten haben.
- ‖ Erfahrung in Personalfragen im Hinblick auf Vorstandsangelegenheiten.

Der Aufsichtsrat strebt ein angemessenes Maß an Vielfalt hinsichtlich Persönlichkeit und Erfahrung, fachlicher Kompetenz, Alter, Geschlecht und Internationalität an. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre fachlichen Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen vielfältigen Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann.

Der Aufsichtsrat wird insbesondere die folgenden Kriterien berücksichtigen:

- ‖ Mindestens 50 % der Mitglieder verfügen über unterschiedliche Ausbildungen und berufliche Erfahrungen.
- ‖ Mindestens 50 % Mitglieder verfügen über internationale Erfahrungen aufgrund von Herkunft oder Tätigkeit.

Hinsichtlich des Frauenanteils im Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße und Frist für deren Umsetzung festgelegt, auf die verwiesen wird.



Weitere Ziele für die Zusammensetzung

Jedes Aufsichtsratsmitglied stellt sicher, dass es für die Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats über ausreichend Zeit verfügt und das Mandat mit der gebotenen Regelmäßigkeit und Sorgfalt wahrnehmen kann. Bei der Übernahme weiterer Mandate sind die gesetzlichen Mandatsbeschränkungen und die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex einzuhalten.

Die Mitglieder müssen persönlich zuverlässig sein und über Kenntnisse und Erfahrungen verfügen, die zur gewissenhaften und eigenverantwortlichen Erfüllung der Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds erforderlich sind.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats soll Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern ausüben oder in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen. Dem Aufsichtsrat sollen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.

Mindestens drei Mitglieder sollen unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand und unabhängig von einem kontrollierenden Aktionär sein. Bei der Bewertung zieht der Aufsichtsrat die Einschätzungskriterien des jeweils aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex heran.

Der Aufsichtsrat hat zudem eine Regelaltersgrenze für die Mitglieder des Aufsichtsrats festgelegt. Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel, d.h. vorbehaltlich besonderer Gründe, nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind.

Nach der Empfehlung C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex soll dem Aufsichtsrat eine nach seiner Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören, wobei die Eigentümerstruktur berücksichtigt werden soll. Dem aus vier Personen bestehenden Aufsichtsrat gehören mit Herrn Dr. Julian zu Putnitz, Herrn Dr. Daniel Terberger und Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel, auch unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur der Sixt SE, eine nach seiner Einschätzung angemessene Anzahl Mitglieder an, die unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand und unabhängig von einem kontrollierenden Aktionär sind.

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Ziele zur Zusammensetzung, zum Kompetenzprofil und zu Diversitätsaspekten bei Vorschlägen für die Wahl bzw. die Ent-

sendung von Aufsichtsratsmitgliedern und würdigt dabei im Einzelfall, inwiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie Berufs- und Lebenserfahrungen der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen.

Die aktuelle Zusammensetzung des Aufsichtsrats erfüllt die vorgenannten Ziele zur Zusammensetzung und füllt das Kompetenzprofil und das Diversitätskonzept aus.

Die nachfolgende Übersicht stellt das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats sowie die Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder dar.

| | Erich Sixt | Dr. Julian zu Putnitz | Dr. Daniel Terberger | Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel |
|--|------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|
| Branchenkenntnis | ✓ | ✓ | | |
| Kenntnis in IT und Softwareentwicklung | ✓ | ✓ | | |
| Sachverstand Rechnungslegung | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Sachverstand Abschlussprüfung | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Nachhaltigkeitsfragen | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Erfahrung als Mitglied von Aufsichts- und Verwaltungsräten | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Erfahrung in Personalfragen bei Vorstandsangelegenheiten | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Unabhängigkeit | | ✓ | ✓ | ✓ |

Nähere Einzelheiten zum Werdegang und zu den Qualifikationen der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Webseite des Unternehmens [ir.sixt.com](https://www.ir.sixt.com) ausgeführt.

Zudem unterzieht sich der Aufsichtsrat regelmäßig einer Effizienzprüfung. Die Prüfung richtet sich zum einen auf die wirksame Erfüllung der dem Aufsichtsrat zugewiesenen Aufgaben einschließlich der Praxistauglichkeit der Verfahrensregelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats, zum anderen auf die Effizienz der Gremienarbeit. Die letzte Überprüfung fand im Dezember 2022 statt. Dazu wurde ein Fragebogen eingesetzt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgegeben haben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen konnten. Der Fragebogen enthielt unter anderem Fragen zu



folgenden Inhalten: der Sitzungsvorbereitung, der Durchführung der Sitzungen, dem Bericht und Informationswesen durch den Vorstand, dem Risikomanagement sowie der Rechnungslegung. Bei der Auswertung der Fragebögen wurden auch Veränderungen zur letzten Überprüfung im Dezember 2021 berücksichtigt. Nach der Auswertung der Fragebögen wurde das Ergebnis in der folgenden regulären Aufsichtsratssitzung erörtert und Verbesserungsmöglichkeiten wurden besprochen.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramme (Matching-Stock-Programm, Stock-Performance-Programm)

Einzelheiten zu den Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen sind im Konzernanhang unter „Aktienbasierte Vergütung“ ausgeführt.

Mitteilung über Eigengeschäfte von Führungskräften

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Sixt SE sowie mit diesen in enger Beziehung stehende Personen sind nach Art. 19 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rats über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung) gesetzlich verpflichtet, Eigengeschäfte mit Anteilen oder Schuldtiteln der Sixt SE oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten an die Sixt SE und die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht zu melden, soweit der Gesamtbe-

trag der von der jeweiligen Person innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 20.000 Euro erreicht oder übersteigt. Die der Sixt SE gemeldeten Geschäfte werden ordnungsgemäß veröffentlicht und sind auf der Webseite der Sixt SE unter ir.sixt.com unter der Rubrik „Investor Relations – Corporate Governance – Managers' Transactions“ abrufbar.

Angaben zum Abschlussprüfer

Die Hauptversammlung am 25. Mai 2022 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, zum Abschlussprüfer für die Sixt SE und den Sixt-Konzern für das Geschäftsjahr 2022 sowie zum Prüfer für eine etwaige prüferische Durchsicht unterjähriger Finanzberichte/Finanzinformationen der Sixt SE für das Geschäftsjahr 2022 sowie für das Geschäftsjahr 2023 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2023 gewählt. Prüfungsgesellschaften aus dem Deloitte-Verbund prüfen den Großteil der in den Konzernabschluss einbezogenen prüfungspflichtigen Gesellschaften. Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist seit dem Jahresabschluss 2005 Abschlussprüfer der Sixt SE bzw. vormals Sixt Aktiengesellschaft. Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer ist seit der Prüfung des Jahresabschlusses 2019 Wirtschaftsprüfer Klaus Löffler. Details zu den Honoraren für den Abschlussprüfer finden sich im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2022 unter der Ziffer 14.6\ Sonstige betriebliche Aufwendungen.

B.10 || ERGÄNZENDE ANGABEN FÜR DIE SIXT SE GEMÄß HGB

Grundlagen und Geschäftsverlauf

Die Sixt SE (Europäische Aktiengesellschaft – Societas Europaea) ist Muttergesellschaft und fungiert als Holding des Sixt-Konzerns. Die für die Holding gewählte Rechtsform der SE reflektiert die starke internationale Ausrichtung des Konzerns. Die Sixt SE übernimmt zentrale Verwaltungs- und Führungsaufgaben und ist für die strategische sowie finanzielle Steuerung der Gruppe verantwortlich. In Leipzig und am Flughafen München werden Zweigniederlassungen unterhalten.

Die Sixt SE ist in ihrer Funktion hinsichtlich des Geschäftsverlaufs, der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Risiken und Chancen wesentlich von der Entwicklung der Gesellschaften des Sixt-Konzerns abhängig.

Der Geschäftsverlauf der Sixt SE ist geprägt von den für ihre Tochterunternehmen erbrachten Leistungen, vom Finanzierungsbedarf und den ausgeschütteten bzw. abgeführten Ergebnissen der Tochtergesellschaften im Sixt-Konzern. Der nach handelsrechtlichen und aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Sixt SE ist Grundlage für die von der Hauptversammlung zu beschließende Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Für die von der Sixt SE erbrachten Leistungen erhält die Gesellschaft Vergütungen in Höhe von 108,9 Mio. Euro (Vj. 95,5 Mio. Euro). Der Anstieg ist auf die positive Geschäftsentwicklung bei den Tochtergesellschaften zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 351,5 Mio. Euro (Vj. 151,8 Mio. Euro) enthalten unter anderem Erträge aus weiterverrechneten



Kosten und Erträge aufgrund von Währungsumrechnungen. Daneben erhält die Sixt SE aus Finanzierungsleistungen 45,1 Mio. Euro (Vj. 41,4 Mio. Euro) sowie Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungen von 190,9 Mio. Euro (Vj. 100,9 Mio. Euro). Demgegenüber stehen Personal- und Sachaufwendungen von 520,8 Mio. Euro (Vj. 246,2 Mio. Euro) sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen von 35,9 Mio. Euro (Vj. 30,6 Mio. Euro). Verlustübernahmen haben im aktuellen Geschäftsjahr in Höhe von 0,3 Mio. Euro stattgefunden (Vj. 0,0 Mio. Euro). Die Ertragsteuern liegen bei 27,6 Mio. Euro (Vj. 16,8 Mio. Euro). Der Jahresüberschuss beläuft sich auf 110,7 Mio. Euro (Vj. 76,1 Mio. Euro).

Wesentliches Vermögen der Sixt SE besteht aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von 1.079,9 Mio. Euro (Vj. 875,2 Mio. Euro). Darüber hinaus bestehen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Beteiligungen von 2.046,3 Mio. Euro (Vj. 1.752,4 Mio. Euro).

Das Grundkapital der Sixt SE beträgt wie im Vorjahr 120,2 Mio. Euro. Insgesamt sind im Eigenkapital 827,4 Mio. Euro (Vj. 890,7 Mio. Euro) ausgewiesen.

Wesentliche Finanzverbindlichkeiten betreffen die ausgegebenen Anleihen mit 550,0 Mio. Euro (Vj. 800,0 Mio. Euro), Verbindlichkeiten aus Schuldscheindarlehen in Höhe von 769,5 Mio. Euro (Vj. 718,5 Mio. Euro) sowie Commercial Paper mit 112,0 Mio. Euro (Vj. - Mio. Euro). Des Weiteren bestehen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von 337,7 Mio. Euro (Vj. 342,4 Mio. Euro).

Insgesamt war das Geschäftsjahr erfolgreich und die im Vorjahr geäußerten Erwartungen eines stabilen Ergebnisses wurde über-troffen.

Pullach, 27. März 2023

Sixt SE

Der Vorstand

| | | | | | |
|----------------|-----------------|-------------|---------------------------|--------------|----------------|
| ALEXANDER SIXT | KONSTANTIN SIXT | JAMES ADAMS | PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI | NICO GABRIEL | VINZENZ PFLANZ |
|----------------|-----------------|-------------|---------------------------|--------------|----------------|

Risiken, Chancen und Prognose

Die Entwicklung der Sixt SE hinsichtlich ihrer Risiken und Chancen ist maßgeblich von der Entwicklung insbesondere der operativ tätigen Gesellschaften des Sixt-Konzerns abhängig. Eine negative Entwicklung dieser Gesellschaften könnte Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der bilanzierten Anteile an verbundenen Unternehmen und der Forderungen gegen diese Unternehmen haben. Insoweit wird auf die Gesamtbeurteilung im Risiko- und Chancenbericht des Sixt-Konzerns hingewiesen. Auch die wirtschaftliche Entwicklung der Sixt SE wird wesentlich von der Entwicklung der Gesellschaften des Sixt-Konzerns, deren Finanzierungsbedarf und deren Ertragskraft bestimmt. Die Ertragslage der Tochtergesellschaften wird durch ein regelmäßiges Beteiligungscontrolling laufend überwacht. Das Ausschüttungsverhalten dieser Gesellschaften unterliegt direkt oder indirekt den Beschlussfassungen der Sixt SE. Entsprechend den Erwartungen zur Entwicklung des allgemeinen Zinsniveaus und zur Ergebnisentwicklung der operativen Tochtergesellschaften, jedoch mit einem ausdrücklichen Hinweis auf die Risiken durch die unsichere geopolitische und wirtschaftliche Gesamtsituation, rechnet die Sixt SE für das laufende Geschäftsjahr mit einem stabilen Ergebnis vor Steuern.

Investitionen

Im Rahmen ihrer Finanzierungsfunktion innerhalb des Sixt-Konzerns wird die Sixt SE Konzerngesellschaften bei Bedarf neben Ausleihungen auch Mittel in Form von Eigenkapital zur Verfügung stellen. Potenzielle Neugründungen oder Akquisitionen würden gegebenenfalls Investitionen bei der Sixt SE erforderlich machen.



ANLAGE ZUM BERICHT ÜBER DIE LAGE DES KONZERNS UND DER GESELLSCHAFT: BERICHT ZUR GLEICHSTELLUNG UND ENTGELTGLEICHHEIT (UNGEPRÜFT)

Im Rahmen des Entgelttransparenzgesetzes prüft Sixt regelmäßig positionsbezogene Gehaltsniveaus unter Berücksichtigung der Gehaltsgruppen, Tätigkeiten sowie Markt- und Branchenstandards, um im Bedarfsfall identifizierte Vergütungsdifferenzen zu schließen. Sixt-Mitarbeiter werden grundsätzlich auf der Grundlage ihrer Qualifikation und ihrer Fähigkeiten ausgesucht, eingestellt und gefördert.

Um ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis bei der Rekrutierung und Nachfolgeplanung sicherzustellen, wurden verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und eingeführt, z.B. Kalibrierungsm Meetings zur Beförderung von Mitarbeitern sowie eine genderneutrale Sprache in den Stellenanzeigen.

So konnte Sixt unter anderem die Zahl der Frauen in Führungspositionen erhöhen. 2021 lag der Anteil der Frauen in der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstandes bei insgesamt 28 %. Im Vergleich dazu lag der Anteil zu Beginn des

Berichtszeitraums bei 24 %. Um aus den Sixt-internen Reihen Führungskräfte aufzubauen, erhalten weibliche High Potentials, die im Rahmen der Personalentwicklungsgespräche identifiziert werden, besondere Förderungen. Beispielsweise durch das im Unternehmen etablierte Mentorenprogramm Female Career Tandem hat Sixt einen gesteigerten Fokus auf die Förderung von weiblichen Führungskräften gelegt.

Außerdem ist es für Sixt ein selbstverständlicher Schritt, sich zur „Charta der Vielfalt“ bekannt zu haben. Über unser Diversitäts-Netzwerk DiverSIXTy wird durch organisierte Aktivitäten, Trainings und Diskussionen eine vielfältige Kultur sichergestellt.

Relevante Kennzahlen und weiterführende Information über die Förderprogramme für Mitarbeiter sowie die Grundzüge des Vergütungssystems finden sich in den Kapiteln „Personalbericht“, „Erklärung zur Unternehmensführung“ und „Zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung“.

Statistische Angaben zu den Mitarbeitern der Sixt SE

| Durchschnittliche Mitarbeiter | 2021 | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| Vollzeit | | | |
| Frauen | 254 | 302 | 313 |
| Männer | 489 | 527 | 545 |
| Gesamt Vollzeit | 743 | 829 | 858 |
| Teilzeit | | | |
| Frauen | 77 | 81 | 93 |
| Männer | 16 | 14 | 27 |
| Gesamt Teilzeit | 93 | 95 | 120 |
| Frauen | 331 | 383 | 406 |
| Männer | 505 | 541 | 572 |
| Gesamtsumme | 836 | 924 | 978 |



KONZERNABSCHLUSS

| | | |
|------------|------------|---|
| C.1 | 128 | _ KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG SOWIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG |
| C.2 | 129 | _ KONZERN-BILANZ |
| C.3 | 130 | _ KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG |
| C.4 | 131 | _ KONZERN-EIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG |
| C.5 | 132 | _ KONZERNANHANG |
| 1. | 132 | _ Allgemeine Angaben |
| 1.1 | 132 | _ Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse |
| 1.2 | 132 | _ Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss |
| 2. | 134 | _ Konsolidierung |
| 2.1 | 134 | _ Konsolidierungskreis |
| 2.2 | 137 | _ Veränderungen des Konsolidierungskreises |
| 2.3 | 138 | _ Konsolidierungsgrundsätze |
| 2.4 | 139 | _ Fremdwährungsumrechnung |
| 3. | 140 | _ Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden |
| 3.1 | 140 | _ Gewinn- und Verlustrechnung |
| 3.2 | 140 | _ Aktiva |
| 3.3 | 144 | _ Passiva |
| 3.4 | 145 | _ Sicherungsbeziehungen |
| 3.5 | 146 | _ Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen |

**4. 147 __ Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten
des Konzernabschlusses**

- 4.1 147 __ Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 4.2 154 __ Konzern-Bilanz
- 4.3 168 __ Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

5. 176 __ Sonstige Angaben

- 5.1 176 __ Segmentinformationen
- 5.2 177 __ Eventualverbindlichkeiten und sonstige
finanzielle Verpflichtungen
- 5.3 177 __ Aktienbasierte Vergütung
- 5.4 181 __ Angaben über Beziehungen zu nahestehenden
Unternehmen und Personen
- 5.5 183 __ Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns
- 5.6 184 __ Nachtragsbericht
- 5.7 184 __ Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz
- 5.8 184 __ Genehmigung des Konzernabschlusses
gemäß IAS 10.17

**C** **|| KONZERNABSCHLUSS****C.1** **|| KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
SOWIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

der Sixt SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

| Gewinn- und Verlustrechnung in TEUR | Konzern- anhang | 2022 | 2021 |
|---|--------------------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 4.1) | 3.066.180 | 2.282.448 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 4.2) | 309.277 | 157.268 |
| Aufwendungen für Fuhrpark | 4.3) | 629.954 | 506.496 |
| Personalaufwand | 4.4) | 567.733 | 405.286 |
| a) Löhne und Gehälter | | 485.799 | 348.616 |
| b) Soziale Abgaben | | 81.934 | 56.670 |
| Abschreibungen und Wertminderungen | 4.5) | 554.639 | 370.039 |
| a) Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge ¹ | | 407.658 | 241.721 |
| b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen ¹ | | 140.078 | 122.890 |
| c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte | | 6.903 | 5.428 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 4.6) | 1.034.346 | 678.717 |
| Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT) | | 588.785 | 479.178 |
| Finanzergebnis | 4.7) | -38.635 | -37.009 |
| a) Zinsen und ähnliche Erträge | | 1.416 | 766 |
| b) Zinsen und ähnliche Aufwendungen | | 40.110 | 37.849 |
| c) Sonstiges Finanzergebnis | | 60 | 75 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) | | 550.150 | 442.169 |
| Ertragsteuern | 4.8) | 164.445 | 129.019 |
| Konzernergebnis | | 385.705 | 313.150 |
| Davon Anteile anderer Gesellschafter am Ergebnis | | - | 3 |
| Davon Gesellschaftern der Sixt SE zustehendes Ergebnis | | 385.705 | 313.148 |
| Ergebnis je Stammaktie unverwässert (in Euro) ² | 4.9) | 8,21 | 6,66 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie unverwässert (in Euro) ² | 4.9) | 8,23 | 6,68 |

| Gesamtergebnisrechnung in TEUR | Konzern- anhang | 2022 | 2021 |
|---|--------------------|----------------|----------------|
| Konzernergebnis | | 385.705 | 313.150 |
| Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral) | | 21.162 | 38.469 |
| Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können | | | |
| Währungsumrechnungen | | 22.715 | 44.677 |
| Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten in Hedge-Beziehung | | -1.131 | 572 |
| Darauf entfallende latente Steuern | | 282 | -143 |
| Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden | | | |
| Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen | 4.23) | 617 | 479 |
| Darauf entfallende latente Steuern | | -144 | -62 |
| Veränderung aus der Neubewertung von Eigenkapitalinstrumenten | | -1.180 | -7.143 |
| Darauf entfallende latente Steuern | | 4 | 89 |
| Gesamtergebnis | | 406.867 | 351.619 |
| Davon Anteile anderer Gesellschafter | | - | 3 |
| Davon Anteile der Gesellschafter der Sixt SE | | 406.867 | 351.617 |

¹ Die Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge beinhalten seit dem Geschäftsjahr 2022 auch Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge, die im Vorjahr in den Abschreibungen auf Sachanlagevermögen ausgewiesen wurden. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

² Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem unverwässerten Ergebnis je Aktie



C.2 || KONZERN-BILANZ

der Sixt SE, Pullach, zum 31. Dezember 2022

| Aktiva in TEUR | Konzern- anhang | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|--|--------------------|------------------|------------------|
| Langfristige Vermögenswerte | | | |
| Geschäfts- oder Firmenwert | \4.10\ | 24.923 | 18.442 |
| Immaterielle Vermögenswerte | \4.11\ | 44.001 | 28.164 |
| Sachanlagevermögen ¹ | \4.12\ | 633.349 | 541.033 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | \4.13\ | 6.656 | 6.779 |
| Finanzanlagen | \4.14\ | 1.393 | 2.911 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | \4.18\ | 7.968 | 7.614 |
| Latente Ertragsteueransprüche | \4.8\ | 12.395 | 31.689 |
| Summe langfristige Vermögenswerte | | 730.685 | 636.632 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | |
| Vermietfahrzeuge ¹ | \4.15\ | 3.833.393 | 2.856.632 |
| Vorräte | \4.16\ | 50.039 | 27.056 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | \4.17\ | 535.852 | 514.778 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | \4.18\ | 349.531 | 185.960 |
| Ertragsteuerforderungen | | 25.216 | 34.268 |
| Bankguthaben und Kassenbestand | \4.19\ | 26.569 | 265.835 |
| Summe kurzfristige Vermögenswerte | | 4.820.600 | 3.884.529 |
| Bilanzsumme | | 5.551.285 | 4.521.162 |
| Passiva in TEUR | Konzern- anhang | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| Eigenkapital | | | |
| Gezeichnetes Kapital | \4.20\ | 120.175 | 120.175 |
| Kapitalrücklage | \4.21\ | 204.771 | 200.538 |
| Übriges Eigenkapital | \4.22\ | 1.654.463 | 1.425.473 |
| Summe Eigenkapital | | 1.979.408 | 1.746.186 |
| Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | | |
| Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses | \4.23\ | 2.680 | 3.051 |
| Sonstige Rückstellungen | \4.24\ | 19.188 | 16.748 |
| Finanzverbindlichkeiten | \4.25\ | 1.626.937 | 1.602.688 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | \4.26\ | 3.177 | - |
| Latente Ertragsteuerverpflichtungen | \4.8\ | 51.300 | 14.111 |
| Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | 1.703.283 | 1.636.598 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | | |
| Sonstige Rückstellungen | \4.24\ | 158.673 | 142.445 |
| Ertragsteuerschulden | | 74.396 | 52.632 |
| Finanzverbindlichkeiten | \4.25\ | 878.194 | 398.661 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | \4.27\ | 636.938 | 401.729 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | \4.26\ | 120.394 | 142.910 |
| Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | | 1.868.594 | 1.138.377 |
| Bilanzsumme | | 5.551.285 | 4.521.162 |

¹ Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge, die bisher in der Position „Sachanlagevermögen“ enthalten waren, werden seit dem Geschäftsjahr 2022 in der Position „Vermietfahrzeuge“ ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.



C.3 || KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2022

| Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR | Konzern- anhang | 2022 | 2021 |
|--|--------------------|------------------|-----------------|
| Betriebliche Geschäftstätigkeit | | | |
| Konzernergebnis | | 385.705 | 313.150 |
| Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern | 14.8\ | 113.123 | 106.486 |
| Gezahlte Ertragsteuern | | -82.488 | -90.565 |
| Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹ | 14.7\ | 38.695 | 37.083 |
| Erhaltene Zinsen | | 622 | 919 |
| Gezahlte Zinsen | | -34.943 | -34.572 |
| Erhaltene Dividenden | | 400 | - |
| Abschreibungen und Wertminderungen ² | 14.5\ | 546.659 | 370.039 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen | | 1.584 | 2.534 |
| Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge | | 72.120 | 48.517 |
| Brutto-Cash-flow | | 1.041.478 | 753.592 |
| Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietfahrzeuge ³ | 14.5\ | -377.774 | -238.410 |
| Brutto-Cash-flow vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens | | 663.704 | 515.182 |
| Veränderung der Vermietfahrzeuge ³ | 14.15\ | -837.718 | -642.246 |
| Veränderung der Vorräte | 14.16\ | -22.970 | 54.274 |
| Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 14.17\ | -14.663 | 15.265 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 14.27\ | 233.797 | -21.084 |
| Veränderung des übrigen Nettovermögens | | -223.731 | 157.721 |
| Mittelab-/zufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit | | -201.582 | 79.112 |
| Investitionstätigkeit | | | |
| Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen | | 35 | 70 |
| Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen | 14.11\ bis 14.13\ | -64.764 | -35.023 |
| Ausgaben für Investitionen in Finanzanlagen | 14.14\ | - | -85 |
| Ausgaben für Akquisitionen abzüglich übernommener Zahlungsmittel | | -42.472 | - |
| Auszahlungen für Investitionen in kurzfristige Termingelder | | -24 | -50.024 |
| Einzahlungen aus kurzfristigen Termingelder | | 50.024 | - |
| Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit | | -57.201 | -85.062 |
| Finanzierungstätigkeit | | | |
| Gezahlte Dividenden | | -174.022 | -829 |
| Auszahlungen für den Erwerb von nicht beherrschten Anteilen | | - | -160 |
| Einzahlungen aus Aufnahmen von Schuldscheindarlehen, Anleihen und Bankdarlehen | 14.25\ | 120.000 | 315.000 |
| Auszahlungen für Tilgungen von Schuldscheindarlehen, Anleihen, Bankdarlehen und Leasingverbindlichkeiten | 14.25\ | -478.447 | -833.300 |
| Auszahlungen für/Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ⁴ | 14.25\ | 550.018 | 29.990 |
| Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit | | 17.550 | -489.299 |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands | | -241.233 | -495.249 |
| Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands | | 1.967 | 7.721 |
| Veränderung des Konsolidierungskreises | | - | 40 |
| Finanzmittelbestand am 1. Januar | | 265.835 | 753.322 |
| Finanzmittelbestand am 31. Dezember | 14.19\ | 26.569 | 265.835 |

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² Beinhaltet die Rücknahme von Wertminderung in Höhe von 7.980 TEUR (Vj. - TEUR)

³ Angaben zu den Vermietfahrzeugen beinhalten keine Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträge finanzierte Vermietfahrzeuge

⁴ Kurzfristige Finanzierungen mit Laufzeiten bis zu drei Monaten und hoher Umschlagshäufigkeit



C.4 || KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Sixt SE, Pullach, zum 31. Dezember 2022

| Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Übriges Eigenkapital | | | Gesellschaftern der Sixt SE zustehendes Eigenkapital | Anteile anderer Gesellschafter | Konzern-Eigenkapital |
|--|----------------------|-----------------|----------------------|----------------------------------|------------------------|--|--------------------------------|----------------------|
| | | | Gewinnrücklagen | Rücklage für Währungs-umrechnung | Sonstiges Eigenkapital | | | |
| in TEUR | | | | | | | | |
| 1. Januar 2022 | 120.175 | 200.538 | 225.633 | 20.869 | 1.178.971 | 1.746.186 | - | 1.746.186 |
| Konzernergebnis | - | - | - | - | 385.705 | 385.705 | - | 385.705 |
| Dividendenzahlung für 2021 | - | - | - | - | -174.022 | -174.022 | - | -174.022 |
| Sonstiges Ergebnis | - | - | - | 22.715 | -1.553 | 21.162 | - | 21.162 |
| Erhöhung aufgrund des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms | - | 377 | - | - | - | 377 | - | 377 |
| Entnahme aus den Gewinnrücklagen | - | - | -18.726 | - | 18.726 | - | - | - |
| Einstellung in die Kapitalrücklage | - | 3.855 | - | - | -3.855 | - | - | - |
| 31. Dezember 2022 | 120.175 | 204.771 | 206.907 | 43.584 | 1.403.971 | 1.979.408 | - | 1.979.408 |
| 1. Januar 2021 | 120.175 | 197.280 | 212.439 | -23.808 | 888.622 | 1.394.709 | - | 1.394.709 |
| Konzernergebnis | - | - | - | - | 313.148 | 313.148 | 3 | 313.150 |
| Dividendenzahlung für 2020 | - | - | - | - | -829 | -829 | - | -829 |
| Sonstiges Ergebnis | - | - | - | 44.677 | -6.208 | 38.469 | - | 38.469 |
| Erhöhung aufgrund des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms | - | 809 | - | - | - | 809 | - | 809 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | - | -248 | - | 248 | - | - | - |
| Erwerb nicht beherrschter Anteile | - | - | -120 | - | - | -120 | -40 | -160 |
| Einstellung in die Gewinnrücklagen | - | - | 13.562 | - | -13.562 | - | - | - |
| Einstellung in die Kapitalrücklage | - | 2.449 | - | - | -2.449 | - | - | - |
| Übrige Veränderungen | - | - | - | - | - | - | 38 | 38 |
| 31. Dezember 2021 | 120.175 | 200.538 | 225.633 | 20.869 | 1.178.971 | 1.746.186 | - | 1.746.186 |

Siehe auch Konzernanhang |4.20| bis |4.22|



C.5 || KONZERNANHANG

der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2022

1. ALLGEMEINE ANGABEN

1.1 GESELLSCHAFTSRECHTLICHE VERHÄLTNISSE

Die Sixt SE mit Sitz in Deutschland, 82049 Pullach, Zugspitzstraße 1, ist im Handelsregister beim Amtsgericht München in Abteilung B, unter der Nr. 206738 eingetragen. Aus einer Umwandlung der 1979 gegründeten „Sixt Autovermietung GmbH“ im Jahr 1986 ging die „Sixt Aktiengesellschaft“ hervor, die wiederum im Jahr 2013 in die „Sixt SE“ umgewandelt wurde. Der Börsengang der Gesellschaft erfolgte im Jahr 1986. Es bestehen Zweigniederlassungen in Leipzig und am Flughafen München. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Satzungsmäßiger Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Vermietung und Verwertung von Fahrzeugen, Flugzeugen und Mobilien, die Führung, die Übernahme sowie die Verwaltung und Betreuung von Gesellschaften und Beteiligungen, insbesondere von solchen, deren Unternehmensgegenstand sich ganz oder teilweise auf die genannten Tätigkeitsgebiete erstreckt, sowie die Ausübung aller Nebentätigkeiten, die im weitesten Sinne dazugehören, und aller sonstigen Geschäfte, die dem Unternehmensgegenstand dienlich sind. Die Gesellschaft kann Zweigniederlassungen im In- und Ausland errichten, andere Unternehmen im In- und Ausland gründen, erwerben oder sich an ihnen beteiligen. Die Grenzen des zuvor genannten Unternehmensgegenstandes gelten dabei nicht für den Unternehmensgegenstand von Tochter- und Beteiligungsunternehmen. Die Gesellschaft ist berechtigt, ihren Betrieb ganz oder teilweise Tochter- oder Beteiligungsunternehmen zu überlassen sowie ganz oder teilweise auf Tochter- oder Beteiligungsunternehmen zu übertragen. Die Gesellschaft kann ihre Tätigkeit auf einen oder einzelne der oben genannten Gegenstände, auch auf die Tätigkeit einer Holdinggesellschaft und/oder die Verwaltung sonstigen eigenen Vermögens beschränken.

Die Gesellschaft weist zum Stichtag ein gezeichnetes Kapital von 120.174.996,48 Euro auf. Ausgegeben sind sowohl Stammaktien als auch Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, jeweils als nennwertlose Stückaktien, auf die ein anteiliger Betrag von 2,56 Euro je Aktie entfällt. Die Aktien sind voll eingezahlt. Größter Anteilseigner ist die Erich Sixt Vermögensverwaltung GmbH, Pullach, die 58,3% – gemessen am gezeichneten Kapital zum Stichtag – der Stammaktien und Stimmrechte hält. Die Erich Sixt Vermögens-

verwaltung GmbH, Pullach, ist Mutterunternehmen der Sixt SE, Pullach. Nach § 17 AktG besteht ein Abhängigkeitsverhältnis zur Erich Sixt Vermögensverwaltung GmbH, Pullach, sowie zur ES Asset Management and Services GmbH & Co. KG, Pullach.

1.2 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

Der Konzernabschluss der Sixt SE zum 31. Dezember 2022 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der Konzernabschluss wurde auf Grundlage der historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten aufgestellt. Davon ausgenommen sind bestimmte Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert am Bilanzstichtag angesetzt wurden. Entsprechende Erläuterungen erfolgen in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“.

Die Gesellschaft hat im aktuellen Geschäftsjahr die nachfolgend dargestellten neuen bzw. geänderten Standards erstmals angewendet:

Änderungen an IFRS 3 – Unternehmenszusammenschlüsse – Verweis auf das Rahmenkonzept

Mit den Änderungen an IFRS 3 wird umgesetzt, dass sich der Standard auf das Rahmenkonzept 2018 und nicht mehr auf das Rahmenkonzept 1989 bezieht. IFRS 3 wird um die Vorschrift ergänzt, dass ein Erwerber bei Geschäftsvorfällen und anderen Ereignissen im Anwendungsbereich von IAS 37 oder IFRIC 21 diese Standards anstelle des Rahmenkonzepts anzuwenden hat, um die Schulden zu identifizieren, die bei einem Unternehmenszusammenschluss übernommen wurden. Des Weiteren wird der Standard um eine ausdrückliche Aussage ergänzt, dass Eventualforderungen, die bei einem Unternehmenszusammenschluss erworben wurden, nicht angesetzt werden können. Für den Konzernabschluss ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.



Änderungen an IAS 37 – Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags

Mit den Änderungen an IAS 37 wird festgelegt, dass die „Kosten der Vertragserfüllung“ sich aus den „Kosten, die sich direkt auf den Vertrag beziehen“ zusammensetzen. Bei den Kosten, die sich direkt auf einen Vertrag beziehen, kann es sich entweder um zusätzliche Kosten für die Erfüllung dieses Vertrags handeln oder um eine Zuweisung anderer Kosten, die sich direkt auf die Erfüllung von Verträgen beziehen. Für den Konzernabschluss ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

Im Rahmen des Projekts der jährlichen Verbesserungen an den IFRS – Zyklus 2018 - 2020 wurden verschiedene Standards geändert. Betroffen sind hiervon IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und

IAS 41. Die Anwendung dieser Änderungen hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bilanzierung und Bewertung im Konzernabschluss.

Weitere neue bzw. geänderte Standards sind für den Konzernabschluss der Sixt SE nicht relevant.

Neue Standards und Interpretationen

Die folgenden neuen bzw. geänderten Standards/Interpretationen wurden vom IASB bereits verabschiedet, sind aber noch nicht verpflichtend in Kraft getreten. Die Gesellschaft hat die Regelungen nicht vorzeitig angewendet.

| Standard/Interpretation | | Übernahme EU-Kommission | Anzuwenden ab |
|-------------------------|--|-------------------------|---------------|
| IFRS 17 | Versicherungsverträge | 19.11.2021 | 1.1.2023 |
| Änderungen an IAS 1 | Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig, Langfristige Schulden mit Nebenbedingungen | Nein | 1.1.2024 |
| Änderungen an IAS 1 | Angaben zu Rechnungslegungsmethoden | 2.3.2022 | 1.1.2023 |
| Änderungen an IAS 8 | Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen | 2.3.2022 | 1.1.2023 |
| Änderungen an IAS 12 | Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen | 11.8.2022 | 1.1.2023 |
| Änderungen an IFRS 16 | Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion | Nein | 1.1.2024 |
| Änderungen an IFRS 17 | Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen | 8.9.2022 | 1.1.2023 |

IFRS 17 – Versicherungsverträge

Der Standard IFRS 17 (Versicherungsverträge) und die Änderungen an IFRS 17 (Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen) ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Der Standard ersetzt IFRS 4 und macht einheitliche Vorgaben für den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung von und Angaben zu Versicherungsverträgen. Sixt bietet seinen Kunden verschiedene Schutzprodukte im Zusammenhang mit der Vermietung von Fahrzeugen. Bei diesen Schutzprodukten handelt es sich nicht um Versicherungsverträge im Sinne des IFRS 17, da Sixt keine Risiken von seinen Kunden übernimmt, denen die Kunden bereits zuvor ausgesetzt waren.

Anwendungszeitpunkt neuer Standards

Aus der Anwendung der weiteren veröffentlichten, neuen bzw. geänderten Standards und Interpretationen werden keine wesentlichen Auswirkungen erwartet. Der Sixt-Konzern plant nach bisherigem Stand nicht, neue bzw. geänderte Standards und Interpretationen vorzeitig anzuwenden.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Konzernwährung der Sixt SE ist Euro (EUR). Die Darstellung der Beträge im Konzernabschluss erfolgt, sofern nicht anders angegeben, in Tausend Euro (TEUR).

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Konzernabschluss nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen. Aus gleichem Grund kann es sein, dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Zahlen widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Der Jahresabschluss der Sixt SE, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht werden der das Unternehmensregister führenden Stelle elektronisch zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt.



2. KONSOLIDIERUNG

2.1 KONSOLIDIERUNGSKREIS

Im Konzernabschluss der Sixt SE zum 31. Dezember 2022 wurden die folgenden Tochtergesellschaften vollkonsolidiert (der Kapitalanteil entspricht dem Stimmrechtsanteil):

Der Konsolidierungskreis leitet sich aus der Anwendung von IFRS 10 (Konzernabschlüsse) ab.

| Name | Sitz | Kapitalanteil |
|---|--------------------|---------------|
| 1501 NW 49 ST 33309, LLC | Wilmington | 100 % |
| AKRIMO Beteiligungs GmbH | Pullach | 100 % |
| AKRIMO GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| Atlic Rent SARL | Chambray-lès-Tours | 100 % |
| Azucarloc SARL | Cannes | 100 % |
| Benezet Location SARL | Nîmes | 100 % |
| BLM Verwaltungs GmbH | Pullach | 100 % |
| Blueprint Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| Bopobiloc SARL | Mérignac | 100 % |
| Brenoloc SARL | Rennes | 100 % |
| Capitole Autos SARL | Toulouse | 100 % |
| Eaux Vives Location SARL | Grenoble | 100 % |
| Eiffel City Rent SARL | Neuilly-sur-Seine | 100 % |
| Europa Service Car Ltd. | Chesterfield | 100 % |
| Flash Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| Francisud Location SARL | Athis-Mons | 100 % |
| Hireco 2 Holdings Ltd | Clydebank | 100 % |
| Lightning Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| Matterhorn Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| Mobimars SARL | Marignane | 100 % |
| Nizza Mobility SARL | Nizza | 100 % |
| Ory Rent SARL | Ory | 100 % |
| Phocemoove SARL | Marseille | 100 % |
| Rail Paris Mobility SARL | Paris | 100 % |
| RhôneSaône Mobility SARL | Colombier-Saugnieu | 100 % |
| Septentri Loc SARL | Marcq-en-Baroeul | 100 % |
| Sigma Grundstücks- und Verwaltungs GmbH & Co. Immobilien KG | Pullach | 100 % |
| Sigma Pi Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| SIL CAP, LLC | South Burlington | 100 % |
| Sixt Air GmbH | Weßling | 100 % |
| Sixt Asset and Finance SAS | Avrigny | 100 % |
| Sixt B.V. | Hoofddorp | 100 % |
| Sixt Belgium BV | Machelen | 100 % |
| Sixt Beteiligungen GmbH & Co. Holding KG | Pullach | 100 % |



Fortsetzung der Tabelle:

| Name | Sitz | Kapitalanteil |
|---|--------------------|---------------|
| Sixt Canadian Holding GmbH | Pullach | 100 % |
| Sixt Car Sales GmbH | Garching | 100 % |
| Sixt Car Sales, LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt Développement SARL | Paris | 100 % |
| Sixt Fleet Transfer LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt Franchise USA, LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt Funding Associate LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt Funding LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt G.m.b.H. | Wien | 100 % |
| Sixt GmbH | München | 100 % |
| Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG | Pullach | 100 % |
| Sixt Insurance Services PCC Ltd. | St. Peter Port | 100 % |
| Sixt International Services GmbH | Pullach | 100 % |
| Sixt Limousine SARL | Clichy | 100 % |
| Sixt Limousine Switzerland AG (in Liquidation) | Basel | 100 % |
| Sixt Plc | Langley | 100 % |
| Sixt R&D Private Limited | Bangalore | 100 % |
| SIXT RENT A CAR INC. | Vancouver | 100 % |
| Sixt Rent A Car Ltd. | Langley | 100 % |
| SIXT RENT A CAR S.L.U. | Palma de Mallorca | 100 % |
| Sixt rent a car srl | Eppan | 100 % |
| Sixt Rent A Car, LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt rent-a-car AG | Basel | 100 % |
| Sixt Research Development Services, Lda. | Lissabon | 100 % |
| Sixt Ride GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| Sixt Ride Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| SIXT S.A.R.L. | Monaco | 100 % |
| SIXT S.à.r.l. | Luxemburg | 100 % |
| Sixt SAS | Avrigny | 100 % |
| Sixt Seine SARL | Paris | 100 % |
| Sixt Shack 2821S Federal Highway FLL, LLC | Wilmington | 100 % |
| Sixt Systems GmbH | Pullach | 100 % |
| Sixt Titling Trust | Wilmington | 100 % |
| Sixt Transatlantik GmbH | Pullach | 100 % |
| Sixt Ventures GmbH | Pullach | 100 % |
| Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Delta Immobilien KG | Pullach | 100 % |
| Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Epsilon Immobilien KG | Pullach | 100 % |
| Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Gamma Immobilien KG | Pullach | 100 % |
| Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Sita Immobilien KG | Pullach | 100 % |
| Sixti SARL | Tremblay-en-France | 100 % |
| Smaragd International Holding GmbH | Pullach | 100 % |



Fortsetzung der Tabelle:

| Name | Sitz | Kapitalanteil |
|--|-------------------|---------------|
| Speed Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| SVAT Ltd (vormals: GAP Hire Limited) | Clydebank | 100 % |
| SXT Beteiligungsverwaltungs GmbH | Pullach | 100 % |
| SXT Dienstleistungen GmbH & Co. KG | Rostock | 100 % |
| SXT DR Services GmbH | Pullach | 100 % |
| SXT International Projects and Finance GmbH | Pullach | 100 % |
| SXT Projects and Finance GmbH | Pullach | 100 % |
| SXT Reservierungs- und Vertriebs-GmbH & Co. KG | Rostock | 100 % |
| SXT Retina Lab GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| SXT Services GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| SXT Telesales GmbH | Berlin | 100 % |
| Tango International Holding GmbH | Pullach | 100 % |
| TOV 6-Systems | Kiew | 100 % |
| United Kenning Rental Group Ltd. | Langley | 100 % |
| United Mile Fleet, LLC (in Liquidation) ¹ | | 100 % |
| United Rental Group America Limited (in Liquidation) | Chesterfield | 100 % |
| United Rental Group Ltd. | Chesterfield | 100 % |
| United Rentalsystem SARL | Mulhouse | 100 % |
| Urbanizy Loc SARL | Paris | 100 % |
| Utilymoov SARL | Roissy-en-France | 100 % |
| Varmayol Rent SARL | La Valette-du-Var | 100 % |
| Velocity Holding GmbH & Co. KG | Pullach | 100 % |
| West Country Self Drive Ltd | Slough | 100 % |
| West Country Self Drive Services Limited | Slough | 100 % |
| Wezz Rent SARL | Bouguenais | 100 % |

¹ Die Gesellschaft hat keine rechtsgültige Adresse

In der folgenden Aufstellung sind alle Konzerngesellschaften, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden, vollständig aufgeführt. Auf die Einbeziehung dieser Tochtergesellschaften – überwiegend ohne Geschäftstätigkeit – wurde wegen untergeordneter Bedeutung in ihrer Gesamtheit für die Vermittlung

eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns verzichtet. Der Umsatz dieser Gesellschaften liegt zusammengenommen unter 1 % des Konzernumsatzes.



| Name | Sitz | Eigenkapital ¹ | Kapitalanteil | Jahresergebnis ¹ |
|--|-----------|---------------------------|---------------|-----------------------------|
| CV Main 2000 UA ² | Schiphol | 505.814 EUR | 50 % | - EUR |
| Sixt Beteiligungen GmbH | Pullach | 13.814 EUR | 100 % | -1.654 EUR |
| Sixt Immobilien Beteiligungen GmbH | Pullach | 207.340 EUR | 100 % | 5.867 EUR |
| Sixt Ride Holding Verwaltungs GmbH | Pullach | 15.641 EUR | 100 % | -1.861 EUR |
| Sixt Ride Verwaltungs GmbH | Pullach | 14.903 EUR | 100 % | -1.189 EUR |
| Sixt Verwaltungs B.V. | Hoofddorp | 39.004 EUR | 100 % | -4.287 EUR |
| Sixt Verwaltungs-GmbH | Wien | 30.852 EUR | 100 % | -11.184 EUR |
| SXT Projects and Services GmbH | Pullach | 25.000 EUR | 100 % | -2.804 EUR |
| SXT Projects GmbH | Pullach | 21.776 EUR | 100 % | -3.224 EUR |
| SXT Retina Lab Verwaltungs GmbH | Pullach | 13.188 EUR | 100 % | -2.686 EUR |
| SXT V+R Verwaltungs GmbH | Rostock | 17.670 EUR | 100 % | -922 EUR |
| SXT Verwaltungs GmbH | Pullach | 19.360 EUR | 100 % | -896 EUR |
| TÜV SÜD Car Registration & Services GmbH | München | 1.098.540 EUR | 50 % | 264.172 EUR |

¹ Alle Angaben auf Basis vorläufiger, ungeprüfter Abschlüsse

² Finanzzahlen für das Geschäftsjahr 2021

Die folgenden Gesellschaften sind nach §264b HGB von der Pflicht zur Aufstellung und Offenlegung eines Jahresabschlusses nach den für Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften befreit: Akrimo GmbH & Co. KG, Pullach, Blueprint Holding GmbH & Co. KG, Pullach, Flash Holding GmbH & Co. KG, Pullach, Lightning Holding GmbH & Co. KG, Pullach, Matterhorn Holding GmbH & Co. KG, Pullach, Sigma Grundstücks- und Verwaltungs GmbH & Co. Immobilien KG, Pullach, Sigma Pi Holding GmbH & Co. KG, Pullach, Sixt Beteiligungen GmbH & Co. Holding KG, Pullach, Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG, Pullach, Sixt Ride GmbH & Co. KG, Pullach, Sixt Ride Holding GmbH & Co. KG, Pullach, Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Delta Immobilien KG, Pullach, Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Epsilon Immobilien KG, Pullach, Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Gamma Immobilien KG, Pullach, Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Sita Immobilien KG, Pullach, Speed Holding GmbH & Co. KG, Pullach, SXT Dienstleistungen GmbH & Co. KG, Rostock, SXT Reservierungs- und Vertriebs-GmbH & Co. KG, Rostock, SXT Retina Lab GmbH & Co. KG, Pullach, SXT Services GmbH & Co. KG, Pullach, sowie Velocity Holding GmbH & Co. KG, Pullach. Die Sixt Transatlantik GmbH, Pullach, Smaragd International Holding GmbH, Pullach, SXT International Projects and Finance GmbH, Pullach, sowie SXT Projects and Finance GmbH, Pullach, nehmen hinsichtlich der Offenlegung die Erleichterungsvorschrift des §264 Absatz 3 HGB in Anspruch.

2.2 VERÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

Folgende Änderungen im Konsolidierungskreis haben sich gegenüber dem Jahresende 2021 ergeben:

Im dritten Quartal 2022 hat der Konzern in Großbritannien jeweils 100 % der Anteile an den nachfolgend dargestellten vier Gesellschaften für eine Gegenleistung von umgerechnet insgesamt 45,9 Mio. Euro erworben. Die Gegenleistung wurde vollständig durch Zahlungsmittel erbracht.

- \\ SVAT Ltd. (vormals: GAP Hire Ltd.), Clydebank
- \\ Hireco 2 Holdings Ltd., Clydebank
- \\ West Country Self Drive Ltd., Slough
- \\ West Country Self Drive Services Limited, Slough

Entsprechend der Wachstumsstrategie des Sixt-Konzerns im Bereich Van & Truck dienen die Akquisitionen der Stärkung des Van & Truck-Bereichs im Segment Europa. Mit den Akquisitionen erzielt Sixt Van & Truck UK zum einen die für große landesweit operierende Kunden wichtige durchgehende Abdeckung mit Serviceleistungen, Depot-/Stationsnetzwerk und Flotte. Zum anderen wird die erfolgskritische Wertschöpfungstiefe im Bereich „Customisation“ und im Reparatur- und Wartungsbereich hinzugewonnen, die für den weiteren Ausbau des Langzeitmietgeschäfts von zentraler Bedeutung ist.



Der sich zwischen den übertragenen Gegenleistungen und dem erworbenen, neubewerteten Nettovermögen ergebende Unterschiedsbetrag wurde vorläufig als Geschäfts- und Firmenwert angesetzt. Die angesetzten Geschäfts- und Firmenwerte in Höhe von 6,8 Mio. sind voraussichtlich nicht steuerlich abzugsfähig. Die Kaufpreisallokation der Akquisitionen konnte zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen werden. Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist darauf zurückzuführen, dass die Aufstellung und Prüfung der Abschlüsse der Gesellschaften noch nicht abgeschlossen ist.

| | |
|--|------------|
| Ermittlung des Geschäfts- oder Firmenwerts | |
| in Mio. Euro | 2022 |
| Übertragene Gegenleistung | 45,9 |
| Übernommenes Nettovermögen | 39,1 |
| Unterschied aus der Währungsumrechnung | -0,3 |
| Stand 31. Dezember | 6,5 |

Die erworbenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert bei Akquisition sind nachfolgend dargestellt.

| Übernommenes Nettovermögen | Zeitwerte zum Akquisitionsdatum |
|--|---------------------------------|
| in Mio. Euro | |
| Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen | 3,0 |
| Vermietfahrzeuge | 103,7 |
| Vorräte | 0,0 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 6,4 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | 1,6 |
| Bankguthaben | 3,5 |
| Summe Vermögenswerte | 118,2 |
| Finanzverbindlichkeiten | 64,9 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1,4 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 4,1 |
| Ertragsteuerschulden und latente Ertragsteuerverpflichtungen | 8,7 |
| Summe Schulden | 79,1 |
| Saldo übernommenes Nettovermögen | 39,1 |

Die Bruttoforderungen betragen 6,6 Mio. Euro, davon werden 0,2 Mio. Euro als nicht werthaltig betrachtet.

Die im Geschäftsjahr 2022 erworbenen und konsolidierten Gesellschaften trugen 12,4 Mio. Euro zum Umsatz und -1,5 Mio. Euro zum Konzernergebnis bei. Wäre der Erwerb bereits am 1. Januar 2022 erfolgt, hätte der kalkulatorische Beitrag zum

Umsatz 40,5 Mio. Euro und zum Konzernergebnis -5,6 Mio. Euro betragen.

Aus den weiteren nachfolgend aufgeführten Änderungen des Konsolidierungskreises ergaben sich keine nennenswerten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Die durch den Sixt-Konzern im Geschäftsjahr gegründete Gesellschaft Sixt Research Development Services, Lda., Lissabon, wurde erstmals konsolidiert. Des Weiteren wurde die Sigma Grundstücks- und Verwaltungs GmbH, Pullach, auf die BLM Verwaltungs GmbH, Pullach, verschmolzen.

2.3 KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse werden einheitlich nach den für den Sixt-Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen der IFRS auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 aufgestellt. Soweit erforderlich, werden die Abschlüsse der einbezogenen Unternehmen angepasst, um sie den im Konzern angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden anzugleichen. Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, die durch den Konzern beherrscht werden. Beherrschung ist gegeben, wenn der Konzern variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mithilfe seiner Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit hat, diese Rückflüsse zu beeinflussen. Die Verfügungsgewalt ergibt sich aus bestehenden Rechten, die die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten, also die Tätigkeiten, die die Profitabilität der Gesellschaft wesentlich beeinflussen, zu lenken. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit dabei auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Sixt SE. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn diese nicht mehr besteht.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3, wonach Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode (Acquisition Method) zu bilanzieren sind. Erworbenere Vermögenswerte und Schulden sind dabei grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert anzusetzen. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Nettozeitwert wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen und regelmäßig, zumindest einmal jährlich, einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen.



Die im Rahmen des Unternehmenserwerbs mit ihrem beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerte und Schulden werden über die jeweilige Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Ist die Nutzungsdauer unbestimmt, wird ein eventueller Abwertungsbedarf analog zum Geschäfts- oder Firmenwert ermittelt.

Konzerninterne Geschäftsvorfälle werden im Rahmen der Konsolidierung bereinigt. Maßgebliche Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, Zwischengewinne und -verluste werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Die Ergebnisse der im Lauf des Jahres erstmals einbezogenen Tochterunternehmen werden vom Erstkonsolidierungszeitpunkt an mit in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen.

2.4 FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Umrechnung der Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Tochterunternehmen erfolgt nach

dem Konzept der funktionalen Währung. Funktionale Währung der Tochtergesellschaften ist jeweils die Landeswährung, da die Tochtergesellschaften ihre Geschäfte in den jeweiligen Märkten selbstständig betreiben. Danach werden die Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital mit historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt mit den Jahresdurchschnittskursen. Der sich gegenüber dem Stichtagskurs ergebende Unterschiedsbetrag wird im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital als Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung angesammelt.

Ein aus dem Erwerb eines ausländischen Geschäftsbetriebs entstehender Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden werden als Vermögenswerte oder Schulden des ausländischen Geschäftsbetriebs behandelt und zum Stichtagskurs umgerechnet. Resultierende Umrechnungsdifferenzen werden in der Rücklage aus der Währungsumrechnung erfasst.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse der wesentlichen ausländischen Währungen im Verhältnis zu einem Euro ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

| Währungskurse | Stichtagskurs | | | Durchschnittskurs |
|--------------------|---------------|------------|---------|-------------------|
| | 31.12.2022 | 31.12.2021 | 2022 | 2021 |
| Britisches Pfund | 0,88693 | 0,84028 | 0,85482 | 0,85840 |
| Kanadischer Dollar | 1,44400 | 1,43930 | 1,37036 | 1,48039 |
| Schweizer Franken | 0,98470 | 1,03310 | 1,00170 | 1,07988 |
| US-Dollar | 1,06660 | 1,13260 | 1,04998 | 1,18156 |



3. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

3.1 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsatz

Umsatzerlöse werden realisiert, wenn ein Vertrag mit durchsetzbaren Rechten und Pflichten besteht und die Verfügungsgewalt über die Güter auf den Kunden übergegangen ist oder die Dienstleistung erbracht wurde. Umsatzerlöse werden zum Wert der erhaltenen oder zu erhaltenden Gegenleistung bewertet und stellen die Beträge dar, deren Erhalt im normalen Geschäftsablauf wahrscheinlich ist. Umsätze aus Dienstleistungen werden linear über den Leistungszeitraum realisiert.

Für durch den Konzern vermittelte Dienstleistungen werden Umsatzerlöse nur in der Höhe erfasst, wie sie auf die Vermittlungsleistung des Konzerns entfallen. Im Namen und für Rechnung Dritter erhaltene Beträge werden nicht als Umsatzerlöse ausgewiesen.

Von den Umsatzerlösen werden Rabatte, Boni, Umsatzsteuern und andere im Zusammenhang mit der Leistung stehende Steuern abgesetzt.

Der Verkauf von Fahrzeugen wird mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums erfasst, wenn die Höhe der Gegenleistung sowie die noch anfallenden Kosten verlässlich bestimmt werden können und ein Nutzenzufluss wahrscheinlich ist. Im Konzern werden keine Verkaufserlöse für Gebrauchtfahrzeuge ausgewiesen, da der Abverkauf der Vermietflotte überwiegend unter Ausnutzung von abgeschlossenen Rücknahmevereinbarungen erfolgt. Um dieser Gegebenheit besser Rechnung zu tragen, werden keine Verkaufserlöse ausgewiesen, sondern die in den Aufwendungen für Fuhrpark erfassten Verkaufsaufwendungen entsprechend gekürzt. Der verbleibende Saldo wird den Abschreibungen zugewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass der Konzern die damit verbundenen Bedingungen zur Gewährung der Zuwendungen erfüllt. Sie werden planmäßig im Gewinn oder Verlust über den Zeitraum erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation die Zuwendungen der öffentlichen Hand gewährt wurden, anfallen. Erfolgswirksame Zuwendungen werden, soweit zuordenbar, mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet.

Finanzergebnis

In der Position „Finanzergebnis“ ausgewiesene Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht unter Berücksichtigung der ausstehenden Darlehenssumme und des anzuwendenden Zinssatzes abgegrenzt. Dabei findet die Effektivzinsmethode Anwendung. Erträge bzw. Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen werden mit Ablauf des Geschäftsjahres realisiert, Dividendenerträge werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs des Gesellschafters auf Zahlung erfasst.

Ertragsteuern

Aufwendungen aus Ertragsteuern stellen die Summe des laufenden Steueraufwands und der latenten Steuern dar.

Laufende oder latente Steuern werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, es sei denn, dass sie im Zusammenhang mit Posten stehen, die entweder im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfasst werden. In diesem Fall wird die laufende und latente Steuer ebenfalls im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfasst.

Der laufende Steueraufwand wird auf Basis des zu versteuernden Einkommens für das Jahr ermittelt.

Im Einklang mit der in IAS 12 (Ertragsteuern) dargelegten bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode werden latente Steuern für alle temporären Differenzen angesetzt, die aus der Abweichung von Wertansätzen zwischen Vermögenswerten und Schulden im Vergleich zur entsprechenden Steuerbasis resultieren. Sie umfassen auch Wertansätze für steuerliche Verlustvorträge.

Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share) wird nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) ermittelt. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus der Division des Ergebnisanteils nach Steuern der Gesellschafter des Mutterunternehmens durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktien. Das Konzernergebnis ist dabei auf die verschiedenen Aktiengattungen aufzuteilen. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie wird gegebenenfalls gesondert ausgewiesen.

3.2 AKTIVA

Geschäfts- oder Firmenwert

Der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultierende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu Anschaffungskosten



abzüglich gegebenenfalls erforderlicher Wertminderungen bilanziert und ist gesondert in der Konzern-Bilanz ausgewiesen. Für Zwecke der Wertminderungsprüfung wird der Geschäfts- oder Firmenwert bei Erwerb auf jene Zahlungsmittel generierenden Einheiten (oder Gruppen davon) des Konzerns aufgeteilt, von denen erwartet wird, dass sie einen Nutzen aus den Synergien des Zusammenschlusses ziehen können.

Zahlungsmittel generierende Einheiten, welchen ein Teil des Geschäfts- oder Firmenwerts zugeteilt wurde, sind wenigstens jährlich auf eine Wertminderung hin zu prüfen. Zusätzlich sind die Zahlungsmittel generierenden Einheiten bei Vorliegen einer Indikation anlassbezogen auf Wertminderung hin zu prüfen. Wenn der erzielbare Betrag einer Zahlungsmittel generierenden Einheit kleiner ist als der Buchwert der Einheit, ist der Wertminderungsaufwand zunächst dem Buchwert eines jeglichen der Einheit zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerts und dann anteilig den anderen Vermögenswerten auf Basis der Buchwerte eines jeden Vermögenswerts innerhalb der Einheit zuzuordnen. Dabei ist der erzielbare Betrag der höhere Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

Jegliche Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwerts wird direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein für den Geschäfts- oder Firmenwert erfasster Wertminderungsaufwand darf in künftigen Perioden nicht aufgeholt werden.

Basis des jährlich vorgenommenen Impairment-Tests ist die vom Management erstellte Planung. Die Planungsprämissen zur Ermittlung des erzielbaren Betrags, des Nutzungswerts, werden dabei jährlich an die aktuellen Marktverhältnisse sowie an die Ertragslage der Gesellschaft angepasst. Die tatsächlichen Beträge können von diesen Prämissen abweichen. Das verwendete Modell für den Impairment-Test basiert auf dem Discounted-Cash-Flow-Verfahren unter Zugrundelegung einer Mehrjahresplanung und einem Wachstumsfaktor bei der Ableitung des nachhaltigen Ergebnisses. Die bei dem Modell verwendeten Annahmen basieren auf externen Beobachtungen.

Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte enthalten erworbene und selbsterstellte Software sowie gegebenenfalls geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte.

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wert-

minderungen erfasst, selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden nur bei Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen nach IAS 38 mit ihren Herstellungskosten aktiviert. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer zwischen zwei und zwanzig Jahren. Immaterielle Vermögenswerte, deren Nutzungsdauer nicht bestimmt werden kann bzw. grundsätzlich nicht befristet ist, werden gemäß IAS 36 jährlich einem Impairment-Test unterzogen und gegebenenfalls auf den erzielbaren Betrag außerplanmäßig abgeschrieben.

Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und erfasster Wertminderungen bewertet. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ebenfalls nach dem Anschaffungskostenmodell zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und erfasster Wertminderungen bewertet.

Die Abschreibung erfolgt derart, dass die Anschaffungskosten von Vermögenswerten abzüglich ihrer erwarteten Restwerte über deren Nutzungsdauer linear abgeschrieben werden. Die erwarteten Nutzungsdauern, Restwerte und Abschreibungsmethoden werden an jedem Abschlussstichtag überprüft und sämtliche notwendigen Schätzungsänderungen prospektiv berücksichtigt. Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende konzerneinheitlich festgelegte Nutzungsdauern zugrunde:

| Nutzungsdauern | |
|------------------------------------|-----------------|
| Gebäude und Gebäudeeinbauten | 12 bis 50 Jahre |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung | 2 bis 20 Jahre |

Sachanlagen werden bei Abgang oder dann, wenn kein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen aus der fortgesetzten Nutzung des Vermögenswerts erwartet wird, ausgebucht. Der sich aus dem Verkauf oder der Stilllegung einer Sachanlage ergebende Gewinn oder Verlust bestimmt sich als Differenz zwischen dem Veräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswerts und wird erfolgswirksam erfasst.



Leasingverhältnisse

Für vom Konzern als Leasingnehmer abgeschlossene Leasingverhältnisse werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesene Leasingverbindlichkeiten und korrespondierende Nutzungsrechte bilanziert.

Die Leasingverbindlichkeit wird anfänglich mit dem Barwert der Leasingzahlungen bewertet, die für das Leasingverhältnis in der Zukunft zu zahlen sind, abgezinst mit dem impliziten Zinssatz oder, falls dieser nicht ohne Weiteres bestimmt werden kann, mit dem Grenzfremdkapitalkostenzinssatz des Konzerns. Im Allgemeinen verwendet der Konzern einen für den jeweiligen Währungsraum ermittelten Grenzfremdkapitalkostenzinssatz.

Bei der Ermittlung der Leasingverbindlichkeit werden fixe Zahlungen unter Berücksichtigung von zu erhaltenden Leasinganreizen, variable Zahlungen, die von einem Index oder einer Rate abhängen, Beträge, die voraussichtlich im Rahmen einer Restwertgarantie zu zahlen sind, der Ausübungspreis im Rahmen einer Kaufoption, die der Konzern mit hinreichender Sicherheit ausüben wird, Leasingzahlungen in einem optionalen Verlängerungszeitraum, wenn der Konzern mit hinreichender Sicherheit die Verlängerungsoption ausüben wird oder wenn dem Vermieter eine Verlängerungsoption zusteht, und vereinbarte Kompensationen für die vorzeitige Beendigung eines Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist mit hinreichender Sicherheit davon überzeugt, dass die vorzeitige Beendigung des Leasingverhältnisses nicht vorgenommen wird, berücksichtigt.

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen werden anfänglich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit bewertet, bereinigt um etwaige zu Beginn des Leasingverhältnisses zu leistende Zahlungen, angefallene direkte Kosten und etwaige erhaltene Leasingvergünstigungen.

Die Folgebewertung der Leasingverbindlichkeit erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Das Nutzungsrecht wird planmäßig linear über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts bzw. über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

Eine Leasingverbindlichkeit wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Vertrags-, Index- oder Zinsanpassung ändern, wenn sich die Schätzung des voraussichtlich zu zahlenden Betrags einer Restwertgarantie ändert oder wenn der Konzern seine Einschätzung darüber ändert,

ob eine Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ausgeübt wird. Erfolgt eine solche Neubewertung der Leasingverbindlichkeit, wird eine entsprechende Anpassung des Nutzungsrechts vorgenommen.

Der Ausweis der Leasingverbindlichkeiten erfolgt unter den Finanzverbindlichkeiten, die Nutzungsrechte werden abhängig vom geleasteten Vermögenswert in den Positionen „Sachanlagevermögen“ oder „Vermietfahrzeuge“ ausgewiesen.

Der Sixt-Konzern hat sich dafür entschieden, keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte anzusetzen. Dies betrifft insbesondere Leasingverhältnisse für Fahrzeuge für das Vermietgeschäft sowie für Mietstationen und Gebäude mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr. Der Sixt-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Zahlungen ergebniswirksam linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses.

Zu jedem Abschlussstichtag überprüft der Konzern die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte einschließlich der aktivierten Nutzungsrechte, um festzustellen, ob es Anhaltspunkte für eine eingetretene Wertminderung dieser Vermögenswerte gibt. Sind solche Anhaltspunkte erkennbar, wird der erzielbare Betrag des Vermögenswerts geschätzt, um den Umfang eines eventuellen Wertminderungsaufwands festzustellen.

Vom Sixt-Konzern als Leasinggeber abgeschlossene Leasingverhältnisse werden als Finance Lease klassifiziert, wenn durch die Leasingvereinbarung im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operate Lease klassifiziert.

Vermietfahrzeuge

Die eigenen Vermietfahrzeuge werden zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung eines Restwerts bewertet. Der Restwert orientiert sich dabei an dem mit den Lieferanten vertraglich vereinbarten Rücknahmewert pro Fahrzeugtyp. Soweit keine Rücknahmewerte vereinbart sind, das heißt die Fahrzeuge durch den Konzern frei auf dem Gebrauchtwagenmarkt verwertet werden müssen, orientiert sich der Restwert am voraussichtlichen Marktwert. Bei der Bestimmung des voraussichtlichen Marktwerts ist der Konzern von der Entwicklung des Ge-



brauchtwagenmarktes abhängig. Die Fahrzeuge werden regelmäßigen Wertprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungen und Marktbeobachtungen orientieren. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist.

Für Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge gelten die unter dem Abschnitt Leasingverhältnisse beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Vorräte

In der Position „Vorräte“ sind zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge enthalten. Diese werden zu fortgeführten Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten bewertet und regelmäßig mit dem Nettoveräußerungspreis verglichen. Ist dieser niedriger, erfolgt eine Wertminderung.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind mit den Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Nebenkosten und Abzügen oder zu niedrigeren Nettoveräußerungspreisen angesetzt.

Finanzanlagen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte setzen sich aus gegebenen Krediten und Forderungen, Eigenkapitalinstrumenten, erworbenen Schuldtiteln, Zahlungsmitteln bzw. Zahlungsmitteläquivalenten und Derivaten zusammen. Finanzielle Vermögenswerte werden angesetzt, wenn dem Konzern ein vertragliches Recht zusteht, Zahlungsmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte von einer anderen Partei zu erhalten. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich zum Erfüllungstag bilanziert. Der erstmalige Ansatz eines finanziellen Vermögenswerts erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, gegebenenfalls zuzüglich der Transaktionskosten. Transaktionskosten, die beim Erwerb von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten anfallen, werden unmittelbar aufwandswirksam erfasst. Die Folgebewertung erfolgt gemäß der Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte zu den nach IFRS 9 ausgewiesenen Kategorien.

Der Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein: zum beizulegenden Zeitwert, wobei Änderungen entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst werden, sowie zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Finanzielle Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen gehalten werden und bei denen

diese Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen, werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dieser Bewertungskategorie sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die in den sonstigen Vermögenswerten enthaltenen finanziellen Forderungen und Ausleihungen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zugeordnet. Der Zinsertrag aus Positionen dieser Kategorie wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt, soweit es sich nicht um kurzfristige Forderungen handelt und der Effekt aus der Aufzinsung unwesentlich ist.

Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen und zur Veräußerung gehalten werden und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen, werden erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dies sind insbesondere nicht bis zur Endfälligkeit zu haltende Schuldtitel. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral im Eigenkapital abgegrenzt. Eine erfolgswirksame Erfassung einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt erst bei Veräußerung. Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen. Aktuell weist der Konzern keine Schuldtitel aus, die nicht bis zur Endfälligkeit gehalten werden.

Eigenkapitalinstrumente, die sich auf börsennotierte Unternehmen beziehen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, sind ebenfalls erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und bei Veräußerung nicht erfolgswirksam umgliedert.

Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet sind, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Diese Kategorie umfasst Eigenkapitalinstrumente, die sich auf Unternehmen beziehen, deren Anteile nicht börsennotiert sind, sowie Derivate, die den sonstigen finanziellen Vermögenswerten zugeordnet sind. Der aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten resultierende Gewinn oder Verlust wird sofort erfolgswirksam erfasst, es sei denn, das Derivat ist als Sicherungsinstrument im Rahmen einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) designiert und effektiv. Hier hängt der Zeitpunkt der erfolgswirksamen Erfassung der Bewertungsergebnisse von der Art der Sicherungsbeziehung ab.



Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme der erfolgswirksam sowie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte, werden zu jedem Abschlussstichtag auf Basis der erwarteten Kreditverluste beurteilt. Die Wertminderungsmethode ist davon abhängig, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vorliegt. Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen gegen Versicherungen wendet der Konzern die vereinfachte Vorgehensweise an, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird.

Bei einigen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten, zum Beispiel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, erfolgt eine Prüfung der Wertminderung auf Portfoliobasis. Für die Beurteilung auf Portfoliobasis werden Vermögenswerte mit ähnlichen Risikomerkmale wie beispielsweise Kundengruppe, Kundenbonität und Transaktionstyp gruppiert, um eine Wertberichtigung anhand der erwarteten Ausfallwahrscheinlichkeit zu bestimmen.

Zur Einschätzung des Wertminderungsbedarfs eines Portfolios nutzt der Konzern neben Erwartungen des Managements historische Daten über Zahlungsverzug und Zahlungsausfall und nimmt notwendige Anpassungen vor, um die aktuellen und erwarteten zukünftigen wirtschaftlichen Bedingungen zu berücksichtigen, die sich auf die Ausfälle von Forderungen auswirken können.

Bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten entspricht der Wertminderungsaufwand der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts ermittelten Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme.

Eine Wertminderung der jeweils betroffenen finanziellen Vermögenswerte wird über ein Wertminderungskonto abgebildet. Änderungen des Buchwerts des Wertminderungskontos werden erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Wenn der Konzern keine realistischen Chancen für die Realisierung des Vermögenswerts erkennt, wird der entsprechende Betrag endgültig ausgebucht. Der Konzern bucht einen finanziellen Vermögenswert auch aus, wenn die vertraglichen Rechte auf die Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder der finanzielle Vermögenswert sowie im Wesentlichen

alle mit dem Eigentum des Vermögenswerts verbundenen Chancen und Risiken auf einen Dritten übertragen werden.

3.3 PASSIVA

Anteilsbasierte Vergütungen

Anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich werden zum Zeitpunkt der Gewährung und an jedem Berichtsstichtag bis einschließlich des Erfüllungstages zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert wird über den Zeitraum bis zum Tag der Unverfallbarkeit erfolgswirksam als Personalaufwand erfasst und als Verpflichtung unter den Sonstigen Rückstellungen passiviert.

Anteilsbasierte Vergütungen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente an Arbeitnehmer werden zum beizulegenden Zeitwert des Eigenkapitalinstrumentes am Tag der Gewährung bewertet. Der bei Gewährung der anteilsbasierten Vergütungen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert wird linear über den Zeitraum bis zur Unverfallbarkeit als Aufwand mit korrespondierender Erhöhung des Eigenkapitals (Kapitalrücklage) gebucht und beruht auf den Erwartungen des Konzerns hinsichtlich der Eigenkapitalinstrumente, die voraussichtlich unverfallbar werden. Zu jedem Abschlussstichtag prüft der Konzern seine Schätzungen bezüglich der Anzahl der Eigenkapitalinstrumente, die unverfallbar werden.

Weitere Informationen über die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der anteilsbasierten Vergütungen sind unter „Aktienbasierte Vergütung“ dargestellt.

Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden durch unabhängige Aktuarien jährlich nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) bewertet. Die Bewertung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung von finanziellen und demografischen Annahmen. Die Angemessenheit aller Annahmen wird zu jedem Abschlussstichtag überprüft.

Der in der Konzern-Bilanz als Rückstellung erfasste Betrag stellt die aktuelle Unterdeckung der leistungsorientierten Versorgungspläne des Konzerns dar.



Der Dienstzeitaufwand wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Personalaufwendungen erfasst, der Nettozinsaufwand als Bestandteil des Finanzergebnisses. Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Sonstigen Eigenkapital berücksichtigt. Diese im sonstigen Ergebnis erfassten Beträge werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für potenzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten in angemessenem Umfang gebildet, falls dies durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet ist, die Inanspruchnahme überwiegend wahrscheinlich ist und soweit die voraussichtliche Höhe der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Hierbei werden nur solche Schulden unter den Rückstellungen ausgewiesen, die hinsichtlich ihrer Höhe ungewiss sind und deren Erfüllung hinreichend wahrscheinlich ist. Die Bewertung erfolgt mit dem besten Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei werden der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten berücksichtigt. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, werden diese Zahlungsströme abgezinst, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt und in der Folge gemäß der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten, bewertet. Leasingverbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern werden bei der erstmaligen Erfassung mit dem Barwert der Leasingzahlungen angesetzt und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet, wobei nur der Zinsanteil erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst wird.

3.4 SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Der Konzern designiert gegebenenfalls einzelne Finanzinstrumente, darunter Derivate, als Teil einer Sicherungsbeziehung im Rahmen der Absicherung von Zahlungsströmen (Cash Flow

Hedges). Die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfolgt nach IFRS 9.

Zu Beginn des Hedge Accounting werden Zulässigkeit und Details der Sicherungsbeziehung zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie die entsprechenden Risikomanagementzielsetzungen und -strategien dokumentiert. Des Weiteren wird sowohl bei Eingehen der Sicherungsbeziehung als auch in deren Verlauf regelmäßig dokumentiert, ob das in der Sicherungsbeziehung designierte Sicherungsinstrument die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung erfüllt.

Der effektive Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die sich für Cash Flow Hedges eignen und als solche designiert worden sind, wird im sonstigen Ergebnis unter dem Posten „Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten in Hedge-Beziehung“ erfasst. Das auf den ineffektiven Teil entfallende Ergebnis wird sofort erfolgswirksam erfasst und in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Im sonstigen Ergebnis erfasste Beträge werden in der Periode in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht, in der auch das Grundgeschäft erfolgswirksam wird und zwar in den gleichen Posten wie das entsprechende Grundgeschäft.

Angaben zu den beizulegenden Zeitwerten der für Sicherungszwecke eingesetzten Derivate sind unter „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ dargestellt.

Die bilanzielle Abbildung der Sicherungsbeziehung endet, wenn das Sicherungsinstrument ausläuft, verkauft oder beendet wird oder nicht länger die Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllt. Der vollständige zu diesem Zeitpunkt im sonstigen Ergebnis erfasste und im Eigenkapital angesammelte Gewinn oder Verlust verbleibt im Eigenkapital und wird erst dann erfolgswirksam vereinnahmt, wenn die erwartete Transaktion ebenfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung abgebildet wird. Sofern mit dem Eintritt der erwarteten Transaktion nicht mehr gerechnet wird, wird das gesamte im Eigenkapital erfasste Ergebnis sofort in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.



3.5 SCHÄTZUNGSUNSICHERHEITEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses ist es oftmals erforderlich, Schätzungen und Annahmen zu verwenden, die sich auf die ausgewiesenen Posten der Konzern-Bilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Konzernanhangsangaben auswirken. Die tatsächlich realisierten Werte können von den ausgewiesenen abweichen. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Erkenntnis erfolgswirksam berücksichtigt. Die verwendeten Schätzungen und Annahmen sind in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen dargestellt.

Annahmen und Schätzungen, die wesentliche betragsmäßige Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, betreffen unverändert die nachfolgend genannten Bereiche.

Die Werthaltigkeit der Geschäfts- und Firmenwerte sowie der Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 (Wertminderungen) wird auf Basis erwarteter Entwicklungen und ge-

schätzter Parameter (Planungsprämissen, Kapitalisierungszinssätze) beurteilt. Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte werden auf Grundlage der geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Vermögenswerte bewertet. Die Beurteilung der Laufzeit von Leasingverhältnissen erfolgt auf Basis der Einschätzung der Ausübung von Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen. Die Bewertung von Vermietfahrzeugen erfolgt auf Basis der Schätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer unter Berücksichtigung des erwarteten Restwerts der Fahrzeuge, wobei die am Markt zu erwartenden Restwerte laufend überprüft werden. Die Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte beruhen auf Einschätzungen zur erwarteten Ausfallwahrscheinlichkeit. Die verwendeten Parameter zur Ermittlung der Risikovorsorge auf Basis der Managementexpectations werden laufend überprüft und an die aktuelle gesamtwirtschaftliche Situation angepasst. Die Bewertung von Derivaten basiert auf der Schätzung marktgerechter Zinsstrukturkurven. Die Bewertung des Rückstellungsbedarfs ergibt sich aus der bestmöglichen Schätzung des wahrscheinlichsten Erfüllungsbetrags der gegenwärtigen Verpflichtung zum Bilanzstichtag.



4. ERLÄUTERUNGEN UND ANGABEN ZU EINZELNEN POSTEN DES KONZERNABSCHLUSSES

4.1 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4.1.1 Die *Umsatzerlöse* gliedern sich geographisch auf wie folgt:

| Umsatzerlöse in TEUR | Inland | | Europa | | Nordamerika | | Gesamt | Veränderung in % | |
|---|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------------|-------------|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | | | |
| Vermietungserlöse | 768.088 | 656.007 | 1.213.119 | 884.294 | 866.243 | 557.081 | 2.847.450 | 2.097.382 | 35,8 |
| Sonstige Erlöse aus dem Vermietgeschäft | 101.709 | 83.602 | 64.872 | 61.336 | 41.975 | 27.496 | 208.556 | 172.434 | 20,9 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 8.271 | 9.942 | 1.903 | 2.690 | - | - | 10.174 | 12.632 | -19,5 |
| Gesamt Konzern | 878.068 | 749.551 | 1.279.894 | 948.320 | 908.218 | 584.577 | 3.066.180 | 2.282.448 | 34,3 |

Die Hauptaktivität des Konzerns ist die Vermietung von Fahrzeugen, einschließlich sonstiger damit verbundener Leistungen, und die Vermittlung von Transferdiensten.

Die Vermietungserlöse aus der kurzfristigen Vermietung von Fahrzeugen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 35,8% auf 2.847.450 TEUR (Vj. 2.097.382 TEUR). Die sonstigen Erlöse aus dem Vermietgeschäft, wie zum Beispiel die aus der Vermietung resultierenden Schadenersatzleistungen und sonstigen Erlöse wie Zuschüsse, Lizenz- bzw. Franchisegebühren und Provisionserlöse, stiegen um 20,9% auf 208.556 TEUR (Vj. 172.434 TEUR) und enthalten Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 124.267 TEUR (Vj. 120.076 TEUR).

Der Abverkauf der Vermietflotte erfolgte wie im Vorjahr überwiegend unter Ausnutzung der mit Herstellern und Händlern abgeschlossenen Rücknahmevereinbarungen und nur teilweise über

eine Direktverwertung auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt. Um dieser Gegebenheit besser Rechnung zu tragen, werden keine Verkaufserlöse für Gebrauchtfahrzeuge ausgewiesen. Stattdessen werden die unter den Aufwendungen für Fuhrpark erfassten Verkaufsaufwendungen entsprechend gekürzt. Der verbleibende Saldo wird den Abschreibungen und Wertminderungen zugewiesen.

Unter den sonstigen Umsatzerlösen werden die Umsätze ausgewiesen, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Hauptaktivität des Konzerns stehen.

4.2.1 Die *sonstigen betrieblichen Erträge* gliedern sich wie folgt.

| Sonstige betriebliche Erträge in TEUR | 2022 | 2021 | Veränderung in % |
|---|----------------|----------------|---------------------|
| Kosten-Weiterberechnungen an Dritte | 55.208 | 42.231 | 30,7 |
| Währungsumrechnung | 157.572 | 58.238 | 170,6 |
| Geldwerte Vorteile | 7.829 | 7.469 | 4,8 |
| Zahlungseingänge auf abgeschriebene Forderungen | 7.839 | 2.211 | 254,5 |
| Auflösung von Wertberichtigungen | 8.238 | 13.654 | -39,7 |
| Auflösung von Rückstellungen | 19.077 | 6.189 | 208,2 |
| Rücknahme von Wertminderungen | 7.980 | - | 100,0 |
| Aktivierete Eigenleistungen | 20.709 | 11.397 | 81,7 |
| Übrige Erträge | 24.826 | 15.879 | 56,3 |
| Gesamt Konzern | 309.277 | 157.268 | 96,7 |



4.3) Die *Aufwendungen für Fuhrpark* gliedern sich wie folgt:

| Aufwendungen für Fuhrpark in TEUR | | | Veränderung |
|---|----------------|----------------|-------------|
| | 2022 | 2021 | in % |
| Reparaturen, Wartung, Pflege und Reconditioning | 319.826 | 230.431 | 38,8 |
| Treibstoffe | 60.443 | 40.456 | 49,4 |
| Versicherungen | 113.315 | 110.829 | 2,2 |
| Transporte | 37.312 | 38.249 | -2,5 |
| Steuern und Abgaben | 21.788 | 22.429 | -2,9 |
| Sonstige | 77.270 | 64.102 | 20,5 |
| Gesamt Konzern | 629.954 | 506.496 | 24,4 |

Die Position „Aufwendungen für Fuhrpark“ umfasst die Aufwendungen des laufenden Vermietbetriebs. Aufwendungen, die im Zusammenhang mit dem Verkauf der Vermietflotte stehen, werden entsprechend der Behandlung der Verkaufserlöse gekürzt.

4.4) Die *Personalaufwendungen* erhöhten sich von 405.286 TEUR im Vorjahr auf 567.733 TEUR im Berichtsjahr. Die sozialen Abgaben enthalten im Wesentlichen die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung. Die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von 19.461 TEUR (Vj. 16.145 TEUR) betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Rahmen

der gesetzlichen Rentenversicherung. Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 1.240 TEUR (Vj. 1.284 TEUR) enthalten; daneben enthalten die Personalaufwendungen weitere Aufwendungen für leistungsorientierte Verpflichtungen nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 188 TEUR (Vj. 88 TEUR). In den Personalaufwendungen sind Zuwendungen der öffentlichen Hand im Rahmen der Nutzung von Kurzarbeit und ähnlichen Instrumenten im Zusammenhang mit der Coronapandemie enthalten (2022: 977 TEUR, Vj. 9.963 TEUR).

| Personalaufwendungen in TEUR | | | Veränderung |
|---------------------------------|----------------|----------------|-------------|
| | 2022 | 2021 | in % |
| Löhne und Gehälter | 485.799 | 348.616 | 39,4 |
| Soziale Abgaben | 81.934 | 56.670 | 44,6 |
| Gesamt Konzern | 567.733 | 405.286 | 40,1 |

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

| Beschäftigte im Konzern | 2022 | 2021 |
|-------------------------|------------------------|--------------|
| | Weibliche Beschäftigte | 3.205 |
| Männliche Beschäftigte | 4.304 | 3.556 |
| Gesamt Konzern | 7.509 | 6.399 |



4.5) Die **Abschreibungen und Wertminderungen** des Geschäftsjahres sind nachfolgend weiter erläutert:

| Abschreibungen und Wertminderungen in TEUR | 2022 | 2021 | Veränderung in % |
|--|----------------|----------------|---------------------|
| Vermietfahrzeuge ¹ | 407.658 | 241.721 | 68,6 |
| Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien ¹ | 140.078 | 122.890 | 14,0 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 6.903 | 5.428 | 27,2 |
| Gesamt Konzern | 554.639 | 370.039 | 49,9 |

¹ Die Vorjahresangaben wurden aufgrund der Ausweisänderung von Abschreibungen auf Nutzungsrechte von im Rahmen von Leasingverträgen finanzierten Vermietfahrzeugen angepasst.

Die Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge beinhalten Abschreibungen auf eigene Vermietfahrzeuge und seit dem Geschäftsjahr 2022 auch Abschreibungen auf Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr finanzierten Vermietfahrzeugen. Diese wurden zuvor in den Abschreibungen auf Sachanlagevermögen erfasst. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Abschreibung der Vermietfahrzeuge erfolgt über die geplante Haltedauer unter Berücksichtigung eines Restwerts. Die Restwerte der Fahrzeuge orientieren sich am vertraglich vereinbarten Restwert oder dem voraussichtlichen Marktwert. Die voraussichtlichen Marktwerte werden regelmäßig auf Basis von Marktbeobachtungen und eigenen Erfahrungen überprüft. Notwendige Schätzungsänderungen werden prospektiv berücksichtigt. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist.

Die Abschreibungen auf eigene Vermietfahrzeuge lagen mit 377.774 TEUR über dem Vorjahr (Vj. 238.410 TEUR). Außerplanmäßige Abschreibungen sind in Höhe von 1.704 TEUR (Vj. 1.753 TEUR) enthalten, davon entfallen 1.673 TEUR auf Europa (Vj. 1.690 TEUR) und TEUR 31 auf Nordamerika (Vj. 63 TEUR).

Die Abschreibungen auf Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierten Vermietfahrzeugen erhöhten sich im Geschäftsjahr von 3.311 TEUR auf 29.884 TEUR, was im Wesentlichen auf die größere Anzahl von langfristig im Rahmen von Leasingverträgen finanzierten Fahrzeugen zurückzuführen ist.

Die Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien enthalten im Wesentlichen Abschreibungen auf Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen sowie Abschreibungen auf Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte beinhalten Abschreibungen auf erworbene und selbsterstellte Software, sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte.



4.6) Eine Aufgliederung der *sonstigen betrieblichen Aufwendungen* enthält nachfolgende Tabelle:

| Sonstige betriebliche Aufwendungen | | | Veränderung |
|--|------------------|----------------|-------------|
| in TEUR | 2022 | 2021 | in % |
| Leasingaufwendungen | 47.437 | 54.008 | -12,2 |
| Provisionen | 299.322 | 198.683 | 50,7 |
| Aufwendungen für Gebäude | 57.764 | 50.654 | 14,0 |
| Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen | 155.592 | 70.215 | 121,6 |
| Wertminderungen auf Forderungen | 79.561 | 98.928 | -19,6 |
| Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations | 36.088 | 27.035 | 33,5 |
| Sonstige Personaldienstleistungen | 71.858 | 41.439 | 73,4 |
| IT- und Kommunikationsdienstleistungen | 35.724 | 19.364 | 84,5 |
| Währungsumrechnung/Konsolidierung | 163.468 | 58.837 | 177,8 |
| Übrige Aufwendungen | 87.533 | 59.554 | 47,0 |
| Gesamt Konzern | 1.034.346 | 678.717 | 52,4 |

Im Konzernabschluss der Sixt SE sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses Honorare von 461 TEUR (Vj. 380 TEUR) als betrieblicher Aufwand erfasst. Die Honorare gliedern sich auf in Kosten für die Abschlussprüfungen (392 TEUR, Vj. 309 TEUR), andere Bestätigungsleistungen (69 TEUR, Vj. 67 TEUR) im Wesentlichen für Umsatzbestätigungen, EMIR-Prüfungen und Comfort Letter. In den Honoraren der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses sind im Vorjahr in

Höhe von 4 TEUR Kosten für Steuerberatungsleistungen, die für das Mutter- oder Tochterunternehmen erbracht worden sind, enthalten.

4.7) Das *Finanzergebnis* beträgt insgesamt -38.635 TEUR (Vj. -37.009 TEUR). Die Aufgliederung des Finanzergebnisses enthält nachfolgende Tabelle:

| Finanzergebnis | | | Veränderung |
|---|----------------|----------------|--------------|
| in TEUR | 2022 | 2021 | in % |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 1.416 | 766 | 84,8 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -40.110 | -37.849 | 6,0 |
| Davon aus Leasingverhältnissen | -10.003 | -6.338 | 57,8 |
| Zinsergebnis | -38.695 | -37.083 | 4,3 |
| Erträge aus Finanzanlagen | 400 | - | - |
| Aufwendungen aus Finanzanlagen | -3 | -3 | -14,6 |
| Ergebnis aus der Fair-Value-Bewertung von Finanzanlagen | -338 | 78 | -533,9 |
| Sonstiges Finanzergebnis | 60 | 75 | -20,2 |
| Gesamt Konzern | -38.635 | -37.009 | 4,4 |



4.8) Die **Ertragsteuern** setzen sich wie folgt zusammen:

| Ertragsteuern in TEUR | | | Veränderung |
|---|----------------|----------------|-------------|
| | 2022 | 2021 | in % |
| Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum | 113.123 | 106.486 | 6,2 |
| Latente Steuern | 51.322 | 22.532 | 127,8 |
| Gesamt Konzern | 164.445 | 129.019 | 27,5 |

Der tatsächliche Steueraufwand von 113.123 TEUR (Vj. 106.486 TEUR) enthält im Geschäftsjahr einen Steuerertrag für Vorjahre in Höhe von 6.538 TEUR (Vj. Steueraufwand von 11.227 TEUR).

Latente Steuern werden nach der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode entsprechend IAS 12 (Ertragsteuern) grundsätzlich für alle temporären Differenzen aufgrund abweichender Wertansätze von Vermögenswerten und Schulden in der IFRS-Konzernbilanz und der Steuerbilanz sowie ergebniswirksamer Konsolidierungsmaßnahmen gebildet. Zudem werden aktive latente Steuern für die künftig erwarteten Steuervorteile aus steuerlich vortragfähigen Verlusten bilanziert.

Latente Steuern werden auf Basis der erwarteten Steuersätze ermittelt, die im Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenz bzw. der Nutzung der steuerlichen Verlustvträge gültig sind. Bis zur Verabschiedung von Steuergesetzänderungen werden dabei die aktuell gültigen Steuersätze zugrunde gelegt. Bei den inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2022 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15% (Vj. 15%) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurden ein

Solidaritätszuschlag von 5,5% (Vj. 5,5%) auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuerzuschlag zwischen 9,1% und 16,3% je nach Hebesatz der Gemeinden (Vj. zwischen 9,1% und 16,3%). Für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften insgesamt ein Steuersatz zwischen 24,9% und 32,1% (Vj. 24,9% und 32,1%). Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Latente Steuern werden generell erfolgswirksam erfasst, aufgenommen für Positionen, die direkt im Eigenkapital gebucht werden, sowie ggf. latente Steuern aus der Erstanwendung von geänderten Rechnungslegungsstandards.

Die steuerliche Überleitungsrechnung erläutert den Zusammenhang zwischen dem erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand, der sich aus dem IFRS-Konzernergebnis (vor Ertragsteuern) durch Anwendung eines Ertragsteuersatzes von 24,9% (Vj. 24,9%) ergibt. Der Ertragsteuersatz setzt sich aus 15% (Vj. 15%) Körperschaftsteuer, 5,5% (Vj. 5,5%) Solidaritätszuschlag sowie 9,1% (Vj. 9,1%) Gewerbesteuer zusammen.

| Steuerliche Überleitungsrechnung in TEUR | 2022 | 2021 |
|---|----------------|----------------|
| IFRS-Konzernergebnis vor Ertragsteuern | 550.150 | 442.169 |
| Erwarteter tatsächlicher Ertragsteueraufwand | 137.152 | 110.233 |
| Abweichende ausländische Steuersätze | 2.606 | -1.448 |
| Abweichende Gewerbesteuerhebesätze | 9.339 | 8.710 |
| Effekt aus Steuersatzänderungen | 1.463 | 351 |
| Veränderungen permanenter Differenzen | 756 | -4.286 |
| Veränderung von Wertberichtigungen | 4.979 | -852 |
| Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben | 9.863 | 6.651 |
| Steuerfreie Erträge | -3.199 | -2.310 |
| Periodenfremde laufende und latente Ertragsteuern | 1.138 | 11.158 |
| Sonstige Effekte | 348 | 812 |
| Ausgewiesener Steueraufwand | 164.445 | 129.019 |



Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2022 -75 TEUR (Vj. -207 TEUR). Die Veränderung der erfolgsneutralen latenten Steuern gegenüber dem Vorjahr beträgt -141 TEUR (Vj. 115 TEUR) bzw. unter Berücksichtigung

von Währungseffekten -132 TEUR (Vj. 126 TEUR). Die latenten Steuern haben sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wie folgt entwickelt:

| Latente Steuern in TEUR | 2022 | 2021 |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Aus temporären Differenzen | 217.068 | 8.696 |
| Aus Verlustvorträgen | -165.746 | 13.836 |
| Gesamt Konzern | 51.322 | 22.532 |

Der Anstieg des latenten Steueraufwands aus temporären Differenzen sowie der Anstieg des latenten Steuerertrags aus Verlustvorträgen sind insbesondere durch steuerliche Sonderabschreibungen in den USA begründet, die zu einem Anstieg der passiven latenten Steuern auf den Fuhrpark sowie einem Anstieg der steuerlichen Verlustvorträge geführt haben.

Im Geschäftsjahr sind aufgrund von Unternehmenserwerben latente Steuerschulden in Höhe von -8.494 TEUR erfolgsneutral zugegangen (im Vorjahr - TEUR). Die Auswirkung von Kursdifferenzen auf die latenten Steuern betragen im Geschäftsjahr -3.192 TEUR (Vj. -1.691 TEUR). Die nachfolgende Übersicht gibt an, durch welche Sachverhalte die aktiven und passiven latenten Steuern verursacht wurden:

| Latente Steuern in TEUR | Aktive latente Steuern | | Passive latente Steuern | |
|-----------------------------|------------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| | 31.12.2022 | 31.12.2021 | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| Sachanlagevermögen | 1.971 | 1.788 | 110.579 | 89.982 |
| Fuhrpark | 3.341 | 3.447 | 265.315 | 21.450 |
| Forderungen | 16.276 | 19.645 | 6.347 | 2.503 |
| Sonstige Vermögenswerte | 12.992 | 6.933 | 11.610 | 6.608 |
| Finanzverbindlichkeiten | 127.111 | 97.017 | - | - |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 3.553 | 2.556 | 1.266 | 12.914 |
| Rückstellungen | 24.207 | 18.580 | 484 | 430 |
| Steuerliche Verlustvorträge | 167.245 | 1.499 | - | - |
| | 356.696 | 151.465 | 395.601 | 133.887 |
| Saldierung | -344.301 | -119.776 | -344.301 | -119.776 |
| Gesamt Konzern | 12.395 | 31.689 | 51.300 | 14.111 |

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden miteinander verrechnet, wenn der Konzern einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hat und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Die Verlustvorträge in Höhe von 12.997 TEUR (Vj. 10.771 TEUR), auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, verfallen, wie schon im Vorjahr, in Folgejahren nicht. Die Verlustvorträge, auf die aktive latente Steuern gebildet wurden, werden erwartungsgemäß innerhalb des Planungszeitraums von vier Jahren genutzt.

Auf abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 496 TEUR (Vj. 901 TEUR) wurden im Jahr 2022 keine latenten Steuern angesetzt.

Die temporären Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen des Konzerns, für die in den dargestellten Berichtsperioden keine latenten Steuerschulden bilanziert wurden, belaufen sich auf insgesamt 45.425 TEUR (Vj. 40.037 TEUR).



4.9) Das *Ergebnis je Aktie* stellt sich wie folgt dar:

| Unverwässertes Ergebnis je Aktie | | 2022 | 2021 |
|---|---------|-------------|------------|
| Konzernergebnis nach Anteilen anderer Gesellschafter | in TEUR | 385.705 | 313.148 |
| Ergebnisanteil der Stammaktien | in TEUR | 249.294 | 202.357 |
| Ergebnisanteil der Vorzugsaktien | in TEUR | 136.411 | 110.791 |
| Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien | | 30.367.112 | 30.367.112 |
| Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Vorzugsaktien | | 16.576.246 | 16.576.246 |
| Ergebnis je Stammaktie | in Euro | 8,21 | 6,66 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie | in Euro | 8,23 | 6,68 |

Der Ergebnisanteil der Vorzugsaktien berücksichtigt die satzungsmäßige Mehrdividende von 0,02 Euro bzw. die Mindestdividende von 0,05 Euro je Vorzugsaktie für im Geschäftsjahr (Stand 31. Dezember) dividendenberechtigte Vorzugsaktien. Die gewichtete durchschnittliche Aktienanzahl ergibt sich aus den zeitanteiligen Monatsbeständen je Aktiengattung unter Berücksichtigung der jeweiligen Anzahl eigener Anteile. Das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching-Stock-Programm – MSP 2012) wurde in dem

Geschäftsjahr 2022 beendet. Der potenzielle Verwässerungseffekt aufgrund von im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms (Matching-Stock-Programm – MSP 2012) ausgegebenen Aktienoptionen ist im Vorjahr 2021 unwesentlich, sodass keine Anpassung erfolgt. Im Geschäftsjahr bestand kein Sachverhalt, der zu einer Verwässerung des Ergebnisses je Aktie führen würde. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht daher für beide Aktiengattungen der Höhe nach dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.



4.2 KONZERN-BILANZ

Aktiva

\4.10\ bis \4.13\ Die Entwicklung des *Konzern-Anlagevermögens* (ohne Finanzanlagen) ist nachfolgend im Anlagenspiegel dargestellt.

| Anlagenspiegel | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | | | |
|---|--------------------------------------|---------------|----------------------|--|---------------|---------|-------------|------------------|
| | in TEUR | 1.1.2022 | Kurs- differenzen | Veränderung Konsolidie- rungskreis | Zugänge | Abgänge | Umbuchungen | 31.12.2022 |
| Geschäfts- oder Firmenwert | 26.050 | -277 | 6.802 | - | - | - | - | 32.576 |
| Erworbene Software | 45.545 | 10 | 11 | 80 | 6.240 | 20 | | 39.426 |
| Selbsterstellte Software | 9.277 | - | - | 3.698 | - | 6.222 | | 19.197 |
| Anzahlungen auf Software | 15.137 | - | - | 17.010 | 224 | -6.242 | | 25.682 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 9.760 | 483 | - | 2.109 | 145 | - | | 12.208 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 79.720 | 493 | 11 | 22.898 | 6.609 | - | | 96.513 |
| Grundstücke und Gebäude | 767.723 | 13.960 | 2.772 | 175.830 | 13.859 | - | | 946.426 |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung ¹ | 184.688 | 894 | 258 | 40.706 | 10.996 | 2.507 | | 218.057 |
| Anzahlungen auf Sachanlagen | 3.699 | -54 | - | 5.026 | - | -2.507 | | 6.163 |
| Sachanlagevermögen | 956.111 | 14.801 | 3.030 | 221.562 | 24.855 | - | | 1.170.649 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 11.713 | - | - | - | - | - | | 11.713 |
| Summe | 1.073.594 | 15.017 | 9.843 | 244.459 | 31.464 | - | | 1.311.450 |

| Anlagenspiegel | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | | | |
|---|--------------------------------------|---------------|----------------------|--|---------------|----------------|-------------|------------------|
| | in TEUR | 1.1.2021 | Kurs- differenzen | Veränderung Konsolidie- rungskreis | Zugänge | Abgänge | Umbuchungen | 31.12.2021 |
| Geschäfts- oder Firmenwert | 25.996 | 55 | - | - | - | - | - | 26.050 |
| Erworbene Software | 43.972 | 19 | - | 1.561 | 7 | - | | 45.545 |
| Selbsterstellte Software | 2.529 | - | - | 1.041 | - | 5.707 | | 9.277 |
| Anzahlungen auf Software | 10.155 | - | - | 10.689 | - | -5.707 | | 15.137 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 9.056 | 615 | - | 90 | - | - | | 9.760 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 65.712 | 634 | - | 13.381 | 7 | - | | 79.720 |
| Grundstücke und Gebäude | 668.542 | 23.441 | - | 96.389 | 8.936 | -11.713 | | 767.723 |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung ¹ | 169.692 | 3.144 | - | 18.216 | 9.863 | 3.500 | | 184.688 |
| Anzahlungen auf Sachanlagen | 4.207 | 130 | - | 2.863 | 1 | -3.500 | | 3.699 |
| Sachanlagevermögen | 842.442 | 26.714 | - | 117.468 | 18.800 | -11.713 | | 956.111 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | - | - | - | - | - | 11.713 | | 11.713 |
| Summe | 934.149 | 27.403 | - | 130.849 | 18.807 | - | | 1.073.594 |

¹ Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge, die bisher in der Position „Sachanlagevermögen“, „Betriebs- und Geschäftsausstattung“ enthalten waren, werden seit dem Geschäftsjahr 2022 in der Position „Vermietfahrzeuge“ ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.



| Abschreibungen und Wertminderungen | | | | | | | Buchwerte | |
|------------------------------------|-----------------|---------------------------------------|---------------|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|--|
| 1.1.2022 | Kursdifferenzen | Abschreibungen im Geschäftsjahr | Abgänge | Rücknahme Wert- berichtigungen | 31.12.2022 | 31.12.2022 | 31.12.2021 | |
| 7.608 | 44 | - | - | - | 7.652 | 24.923 | 18.442 | |
| 40.911 | 9 | 2.064 | 6.164 | - | 36.820 | 2.607 | 4.634 | |
| 2.698 | - | 4.357 | - | - | 7.056 | 12.142 | 6.579 | |
| - | - | - | - | - | - | 25.682 | 15.137 | |
| 7.947 | 384 | 482 | 138 | 37 | 8.637 | 3.571 | 1.814 | |
| 51.555 | 392 | 6.903 | 6.302 | 37 | 52.512 | 44.001 | 28.164 | |
| 316.500 | 3.594 | 116.061 | 4.239 | 6.942 | 424.973 | 521.453 | 451.223 | |
| 98.577 | 276 | 23.894 | 9.421 | 1.001 | 112.325 | 105.732 | 86.112 | |
| - | - | - | - | - | - | 6.163 | 3.699 | |
| 415.077 | 3.870 | 139.955 | 13.660 | 7.943 | 537.300 | 633.349 | 541.033 | |
| 4.934 | - | 123 | - | - | 5.057 | 6.656 | 6.779 | |
| 479.176 | 4.306 | 146.981 | 19.962 | 7.980 | 602.521 | 708.929 | 594.419 | |

| Abschreibungen und Wertminderungen | | | | | | Buchwerte | | |
|------------------------------------|-----------------|---------------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|--|
| 1.1.2021 | Kursdifferenzen | Abschreibungen im Geschäftsjahr | Abgänge | Umbuchungen | 31.12.2021 | 31.12.2021 | 31.12.2020 | |
| 7.554 | 55 | - | - | - | 7.608 | 18.442 | 18.442 | |
| 37.569 | 17 | 3.332 | 7 | - | 40.911 | 4.634 | 6.403 | |
| 1.086 | - | 1.613 | - | - | 2.698 | 6.579 | 1.443 | |
| - | - | - | - | - | - | 15.137 | 10.155 | |
| 6.978 | 485 | 484 | - | - | 7.947 | 1.814 | 2.078 | |
| 45.633 | 502 | 5.428 | 7 | - | 51.555 | 28.164 | 20.080 | |
| 216.687 | 7.306 | 101.131 | 3.813 | -4.811 | 316.500 | 451.223 | 451.854 | |
| 82.606 | 1.289 | 21.636 | 6.955 | - | 98.577 | 86.112 | 87.086 | |
| - | - | - | - | - | - | 3.699 | 4.207 | |
| 299.295 | 8.595 | 122.767 | 10.768 | -4.811 | 415.078 | 541.033 | 543.147 | |
| - | - | 123 | - | 4.811 | 4.934 | 6.779 | - | |
| 352.481 | 9.151 | 128.318 | 10.774 | - | 479.176 | 594.419 | 581.668 | |



4.10) Der **Geschäfts- oder Firmenwert** in Höhe von 24.923 TEUR (Vj. 18.442 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der im Jahr 2000 erworbenen Gesellschaften der United Kenning Rental Group Ltd., Langley/Großbritannien, sowie aus der Einbeziehung der im Jahr 2022 erworbenen Gesellschaften West Country Self Drive Services Ltd., Slough/Großbritannien, West Country Self Drive Ltd., Slough/Großbritannien, HireCo 2 Holdings Ltd. Clydebank/Großbritannien und GAP Hire Ltd., Clydebank/Großbritannien.

Die jährliche Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- und Firmenwerts erfolgte, wie in den Vorjahren, auf Basis des Nutzungswerts, der aus diskontierten zukünftigen Cash-Flows unter Zugrundelegung einer Mehrjahresplanung und einem Wachstumsfaktor von 1 % bei der Ableitung des nachhaltigen Ergebnisses ermittelt wird. Die Umsatz- und Ergebnisplanung basiert auf den Erwartungen in Bezug auf die künftige Geschäftsentwicklung, wobei der erhöhten Unsicherheit aufgrund des Krieges in der Ukraine, der hohen Inflation und der voraussichtlichen schwächeren wirtschaftlichen Gesamtentwicklung Rechnung getragen wurde. Die verwendeten Kapitalisierungszinssätze (vor Steuern und Wachstumsfaktor) betragen zwischen 11,3 % und 12,5 % (Vj. zwischen 9,2 % und 9,9 %) und spiegeln das aktuelle Marktumfeld wider.

Zum 31. Dezember 2022 wurde, wie im Vorjahr, auf Basis der aktualisierten Planung die jährliche Wertminderungsprüfung des Geschäfts- und Firmenwerts durchgeführt. Die Werthaltigkeit des Geschäfts- und Firmenwerts wurde im Rahmen der Wertminderungsprüfung bestätigt.

Zusätzlich zur Wertminderungsprüfung wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Eine Veränderung des Kapitalisierungszinssatzes von +50 / -50 Basispunkten würde zu einer Veränderung des erzielbaren Betrags der Zahlungsmittel generierenden Einheit von -24,6 Mio. Euro / +27,7 Mio. Euro führen. Aus der Veränderung des Wachstumsfaktors um +50 / -50 Basispunkte würde sich eine Änderung des erzielbaren Betrags der Zahlungsmittel generierenden Einheit von +19,2 Mio. Euro / -17,1

Mio. Euro ergeben. Die Verringerung des Wachstumsfaktors auf 0,5 % bzw. die Erhöhung des Kapitalisierungszinssatzes um 50 Basispunkte würde nicht zu einer Abschreibung des aktivierten Geschäfts- und Firmenwerts führen.

4.11) Die **immateriellen Vermögenswerte** beinhalten erworbene Software in Höhe von 2.607 TEUR (Vj. 4.634 TEUR) sowie selbst-erstellte Software in Höhe von 12.142 TEUR (Vj. 6.579 TEUR). Ferner enthält der Posten Anzahlungen auf Software und Software in Entwicklung in Höhe von 25.682 TEUR (Vj. 15.137 TEUR) und sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 3.571 TEUR (Vj. 1.814 TEUR).

4.12) Die Position **Sachanlagevermögen** beinhaltet eigenes Sachanlagevermögen in Höhe von 216.210 TEUR (Vj. 193.291 TEUR) und Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen in Höhe von 417.139 TEUR (Vj. 347.742 TEUR).

Sachanlagevermögen im Eigentum des Konzerns beinhaltet Grundstücke und Gebäude für Vermietstationen/Servicecenter und Verwaltungsgebäude im In- und Ausland in Höhe von 107.410 TEUR (Vj. 108.721 TEUR). Des Weiteren sind in Höhe von 102.636 TEUR (Vj. 80.871 TEUR) Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Büromaschinen) enthalten. Ferner enthält der Posten Ausgaben für Anzahlungen auf Sachanlagen in Höhe von 6.163 TEUR (Vj. 3.699 TEUR). Für Immobilienfinanzierungen in Höhe von 63.090 TEUR (Vj. 65.826 TEUR) sind Grundschulden auf Grundstücke eingetragen.

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen für Vermögenswerte, welche der Sixt-Konzern als Leasingnehmer least, sind im Sachanlagevermögen in Höhe von 417.139 TEUR (Vj. 347.742 TEUR) enthalten. Daneben existieren Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge in Höhe von 145.787 TEUR (Vj. 9.816 TEUR), die in der Position „Vermietfahrzeuge“ ausgewiesen werden.

Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist im Folgenden dargestellt:



| Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen | | | | |
|---|---------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------|
| in TEUR | Gebäude und Mietstationen | Betriebs- und Geschäftsausstattung | Summe Sachanlagevermögen | Vermietfahrzeuge |
| 1. Januar 2022 | 342.502 | 5.241 | 347.742 | 9.816 |
| Zugänge | 175.826 | 1.761 | 177.587 | 70.458 |
| Zugänge aus Veränderung Konsolidierungskreis | 2.772 | - | 2.772 | 100.352 |
| Abschreibungen und Wertminderungen im Geschäftsjahr | -114.285 | -3.867 | -118.152 | -29.884 |
| Rücknahme Wertberichtigungen | 6.942 | - | 6.942 | - |
| Sonstige inkl. Kursdifferenzen | 286 | -39 | 248 | -4.955 |
| 31. Dezember 2022 | 414.043 | 3.096 | 417.139 | 145.787 |
| 1. Januar 2021 | 343.642 | 1.123 | 344.765 | 810 |
| Zugänge | 87.928 | 7.898 | 95.827 | 12.334 |
| Abschreibungen und Wertminderungen im Geschäftsjahr | -99.343 | -3.443 | -102.787 | -3.311 |
| Sonstige inkl. Kursdifferenzen | 10.275 | -338 | 9.937 | -17 |
| 31. Dezember 2021 | 342.502 | 5.241 | 347.742 | 9.816 |

Der Sixt-Konzern mietet bzw. least im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit als Leasingnehmer im Wesentlichen Mietstationen und Parkplätze, Büro- und Werbeflächen sowie Fahrzeuge für die Vermietflotte. Die im Rahmen von Leasingverträgen finanzierten Vermietfahrzeuge mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden seit dem Geschäftsjahr 2022 separat dargestellt und wurden in diesem Zusammenhang aus der Position „Sachanlagevermögen“ in die Position „Vermietfahrzeuge“ umgegliedert. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Mietverträge für Gebäude und Mietstationen haben Laufzeiten zwischen einem und bis zu mehr als zwanzig Jahren. Mietkonditionen werden individuell ausgehandelt und beinhalten ein weites Spektrum an unterschiedlichen Bedingungen. Ein Teil der Verträge sieht Verlängerungsoptionen vor, die für die Berechnung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt werden, wenn der Sixt-Konzern plant, diese auszuüben. An verschiedenen Standorten, z. B. Flughäfen, enthalten die vom Sixt-Konzern geschlossenen Mietverträge neben fixen Zahlungen, wie an solchen Standorten üblich, Zahlungen, die an Umsatzgrößen geknüpft sind. Derartige Zahlungen werden durch den Konzern in der Periode als Aufwand aus Provisionen erfasst, in welcher sie auftreten, und sind nicht in der Berechnung der Leasingverbindlichkeit enthalten. Bedingt durch den Umsatzanstieg stieg auch der Anteil der variablen Leasingaufwendungen an den Aufwendungen der für Gebäude und Mietstationen geschlossenen Leasingverhältnisse und betrug im Geschäftsjahr 2022 49% (Vj. 42%).

In Folge der Coronapandemie konnten Mietstationen teilweise nur eingeschränkt genutzt werden. Für die betroffenen Stationen konnten Vereinbarungen mit den Vermietern getroffen werden, die Mietzahlungen zu reduzieren oder auf einen späteren Zeitraum zu verschieben. Für die entsprechenden Mietanpassungen wurde, soweit die Bedingungen erfüllt waren, das Wahlrecht angewendet, diese nicht als Änderung des Leasingverhältnisses zu bewerten, sondern als variable Mietzahlungen zu bilanzieren.

Leasingverhältnisse für Betriebs- und Geschäftsausstattung des Konzerns betreffen insbesondere Mietverträge für Werbeflächen.

Ein Teil der Fahrzeugflotte besteht aus Vermietfahrzeugen, die durch Leasingverträge finanziert sind. Im Zusammenhang mit den Unternehmenserwerben im Geschäftsjahr 2022 sowie der verlängerten Laufzeiten von Verträgen u.a. aufgrund der Fahrzeugknappheit steigen die bilanzierten Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen für Vermietfahrzeuge von 9.816 TEUR im Vorjahr auf 145.787 TEUR zum 31. Dezember 2022. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und bis zu sechs Jahren.

Ein Teil der durch den Sixt-Konzern als Leasingnehmer geschlossenen Leasingverträge hat eine Vertragslaufzeit von weniger als einem Jahr. Für diese Verträge hat sich der Konzern entschieden, keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten zu bilanzieren. Neben Leasingverträgen für Gebäude und



Mietstationen handelt es sich hierbei insbesondere um Leasingverhältnisse für Vermietfahrzeuge, welche überwiegend eine Laufzeit von weniger als einem Jahr haben.

Aufwendungen, die im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen entstanden sind und nicht aktiviert wurden, werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Aufgliederung der Aufwendungen enthält nachfolgende Tabelle:

| Im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen erfasste Aufwendungen | | |
|--|---------|--------|
| in TEUR | 2022 | 2021 |
| Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen | 65.087 | 69.706 |
| Mietaufwendungen für geringwertige Vermögenswerte | 374 | 321 |
| Variable Leasingzahlungen | 129.589 | 81.320 |
| Aufwandsmindernd erfasste Mietkonzessionen | 2.116 | 9.648 |

Im Geschäftsjahr 2022 wurden für aktivierte Leasingverhältnisse Zahlungen in Höhe von 165,4 Mio. Euro (Vj. 98,0 Mio. Euro) geleistet. Die gesamten im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen geleisteten Zahlungen betragen im Geschäftsjahr 360,4 Mio. Euro (Vj. 249,3 Mio. Euro).

Angaben zu den mit den Nutzungsrechten korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten sind in Textziffer 4.27 sowie unter „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ dargestellt.

Für nicht mehr durch den Konzern genutzte Mietstationen mit noch laufenden Mietverträgen werden, wenn erforderlich, Wertminderungen erfasst. Im Geschäftsjahr wurden in diesem Zusammenhang 1,1 Mio. Euro an Wertminderungen erfasst, die vollständig auf das Segment Inland entfallen (Vj. 2,3 Mio. Euro, im Segment Nordamerika). Im Rahmen von Werthaltigkeitsprüfungen wurden im Geschäftsjahr, wie auch im Vorjahr, keine Wertminderungen auf Sachanlagevermögen und Nutzungsrechte erfasst. Für in den Vorjahren erfasste Wertminderungen wurden in Höhe von 8,0 Mio. Euro (Vj. - Mio. Euro) Rücknahmen erfasst, davon entfallen 7,0 Mio. Euro auf das Segment Europa und 1,0 Mio. Euro auf das Segment Nordamerika.

4.13 Die Position *Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien* beinhaltet Immobilien in Höhe von 6.656 TEUR (Vj. 6.779 TEUR), die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden.

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die planmäßige Abschreibung erfolgt über einen Zeitraum von 50 Jahren. Der Zeitwert der

als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien beläuft sich zum Stichtag auf 11.639 TEUR (Vj. 20.565 TEUR). Der Zeitwert wurde auf Basis eines Ertragswertverfahrens ermittelt. Dem Ertragswertverfahren liegen die derzeit bekannten und für die Zukunft geschätzten Mieteinnahmen sowie ein Abzinsungssatz von 5,0 % p.a. bzw. 4,0 % p.a. (ewige Rente) zugrunde. Der Zeitwert berücksichtigt eine Dynamisierung der zukünftig zu erwartenden Mieten. Eine Bewertung durch einen externen Gutachter liegt nicht vor. Eine Wertminderung war im Geschäftsjahr nicht vorzunehmen, da der beizulegende Zeitwert über den fortgeführten Anschaffungskosten lag. Die Mietüberschüsse der Periode berechnen sich aus 822 TEUR (Vj. 956 TEUR) Mieteinnahmen und 190 TEUR (Vj. 89 TEUR) Aufwendungen.

4.14 Der Buchwert der in den *Finanzanlagen* ausgewiesenen, nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und Beteiligungen beläuft sich auf 1.393 TEUR (Vj. 2.911 TEUR). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die erfolgsneutrale Fair-Value-Bewertung von Anteilen an einer börsennotierten Beteiligung zurückzuführen.

4.15 Die Position *Vermietfahrzeuge* erhöhte sich um 976,8 Mio. Euro (2022: 3.833,4 Mio. Euro, Vj. 2.856,6 Mio. Euro). Neben eigenen Vermietfahrzeugen sind in Höhe von 145,8 Mio. Euro (Vj. 9,8 Mio. Euro) auch geleaste Vermietfahrzeuge enthalten.

Bedingt durch die weitere Erholung des Geschäftsverlaufs und die sehr hohe Nachfrage erhöhten sich die eigenen Vermietfahrzeuge auf 3.687,6 Mio. Euro (Vj. 2.846,8 Mio. Euro). Davon entfielen zum 31. Dezember 2022 726,0 Mio. Euro auf Vermietfahrzeuge mit einer geplanten Restnutzungsdauer von mehr als einem Jahr (Vj. 423,7 Mio. Euro).

Die Anschaffungskosten der Neuzugänge zum eigenen Vermietvermögen im Geschäftsjahr betragen 3.991,9 Mio. Euro (Vj. 3.770,3 Mio. Euro), für das am Ende des Berichtsjahres ausgewiesene eigene Vermietvermögen betragen sie 4.071,0 Mio. Euro (Vj. 3.082,0 Mio. Euro).

Vermietfahrzeuge sind zu einem großen Teil durch Rücknahmevereinbarungen mit Händlern und Herstellern abgedeckt; daraus werden am Berichtsstichtag zum jeweiligen Vertragsende kalkulierte Restwerte in Höhe von 1.767 Mio. Euro (Vj. 2.020 Mio. Euro) erwartet.



Wie in den Vorjahren wurden Vermietfahrzeuge auch im Rahmen von Leasingverträgen, die mit Herstellern/Herstellerfinanzierungsgesellschaften abgeschlossen wurden, finanziert. Darüber hinaus bestehen in den im Geschäftsjahr neu erworbenen Gesellschaften auch Finanzierungen über Leasingverträge, die mit weiteren Finanzierungsgesellschaften abgeschlossen wurden. Diese Verträge sehen im Gegensatz zu den bisher bestehenden Leasingverträgen, die mit Herstellern oder Herstellerfinanzierungsgesellschaften geschlossen wurden, in der Regel eine Kaufoption am Ende des Leasingvertrags vor. Bei der Bewertung der Nutzungsrechte wurden dabei die Kaufoption sowie der Marktwert der Fahrzeuge berücksichtigt.

Der wesentliche Teil der durch den Sixt-Konzern geschlossenen Leasingverträge für Vermietfahrzeuge hat eine Laufzeit von weniger als einem Jahr. Für diese Fahrzeuge werden keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten bilanziert. Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr sind in der Position „Vermietfahrzeuge“ in Höhe von 145,8 Mio. Euro enthalten (Vj. 9,8 Mio. Euro). Davon entfielen zum 31. Dezember 2022 135,4 Mio. Euro auf geleaste Vermietfahrzeuge mit einer geplanten Restnutzungsdauer von mehr als einem Jahr. Für im

Rahmen von Leasingverhältnissen bilanzierte Nutzungsrechte für Vermietfahrzeuge in Höhe von 89,4 Mio. Euro bestehen Kaufoptionen am Ende der Laufzeit des Leasingvertrags. Der Konzern geht davon aus, die Kaufoptionen zu nutzen.

4.16\ Die **Vorräte** umfassen im Wesentlichen zum Verkauf stehende Fahrzeuge der Vermietflotte, angekaufte, zur Weiterveräußerung bestimmte Fahrzeuge sowie Treibstoffe und Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Der Bestand der Vorräte erhöhte sich insgesamt auf 50.039 TEUR (Vj. 27.056 TEUR) – vorrangig wegen der stichtagsbedingt höheren Anzahl von zum Verkauf stehenden Fahrzeugen.

4.17\ Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** betragen 535.852 TEUR (Vj. 514.778 TEUR) und stammen nahezu ausschließlich aus abgerechneten Leistungen im Vermietgeschäft und aus Fahrzeuglieferungen von Gebrauchtfahrzeugen der Vermietflotte. Vorzunehmende Wertberichtigungen für erwartete Kreditausfälle wurden berücksichtigt.

4.18\ Die **sonstigen Forderungen und Vermögenswerte** setzen sich wie nachfolgend dargestellt zusammen:

| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte in TEUR | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|--|----------------|----------------|
| Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte | | |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 118 | 95 |
| Termingelder | 23 | 50.024 |
| Übrige Vermögenswerte | 163.827 | 85.237 |
| Nichtfinanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte | | |
| Sonstige Steuerrückforderungen | 96.268 | 10.214 |
| Versicherungsansprüche | 18.137 | 16.980 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 25.423 | 20.955 |
| Lieferansprüche für Fahrzeuge der Vermietflotte | 53.703 | 10.070 |
| Gesamt Konzern | 357.499 | 193.574 |
| Davon kurzfristig | 349.531 | 185.960 |
| Davon langfristig | 7.968 | 7.614 |

Termingelder sind kurzfristige Anlagen von finanziellen Mitteln mit einer vertraglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten und bis zu einem Jahr.

In den übrigen Vermögenswerten sind, neben Kauttionen für Mietverhältnisse und Vorschüssen in Höhe von 7.968 TEUR

(Vj. 6.551 TEUR) jeweils mit Fälligkeiten zwischen einem und fünf Jahren, zu einem wesentlichen Teil Forderungen aus Zuschüssen und Rabatten gegenüber Fahrzeugherstellern enthalten.



4.19 Die Position *Bankguthaben und Kassenbestand* in Höhe von 26.569 TEUR (Vj. 265.835 TEUR) umfasst Bargeld und kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten bis zu drei Monaten. Die Position entspricht dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

4.20 Gezeichnetes Kapital der Sixt SE

| Aufteilung des Grundkapitals | 31.12.2022 | | 31.12.2021 | |
|-------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| | Stückaktien | Nominalwert in Euro | Stückaktien | Nominalwert in Euro |
| Stammaktien | 30.367.112 | 77.739.807 | 30.367.112 | 77.739.807 |
| Vorzugsaktien ohne Stimmrecht | 16.576.246 | 42.435.190 | 16.576.246 | 42.435.190 |
| Gesamt | 46.943.358 | 120.174.996 | 46.943.358 | 120.174.996 |

Die Stammaktien lauten mit Ausnahme zweier Namensaktien auf den Inhaber, die Vorzugsaktien sind ausnahmslos Inhaberaktien. Es handelt sich bei beiden Aktiegattungen um nennwertlose Stückaktien. Das anteilige Grundkapital je Aktie beträgt 2,56 Euro. Die Vorzugsaktien berechtigen zum Erhalt einer um 0,02 Euro höheren Dividende je Aktie als die Stammaktien, mindestens jedoch zu einer Dividende von 0,05 Euro je Aktie aus dem jährlichen Bilanzgewinn. Das Grundkapital ist voll einbezahlt.

Eigene Anteile

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) nach näherer Maßgabe der Beschlussvorlage eigene Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Ermächtigung bzw. – sofern geringer – der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben – davon im Umfang von insgesamt bis zu 5 % des Grundkapitals auch unter Einsatz von Derivaten. Die Ermächtigung kann vollständig oder in Teilen, ein- oder mehrmalig, zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck ausgeübt werden. Der Erwerb zum Zweck des Handels in eigenen Aktien ist ausgeschlossen.

Im Rahmen des für ausgewählte Mitarbeiter und Führungskräfte aufgelegten Share-Performance-Programms hat die Gesellschaft mit einer Bank als Gegenpartei mit Datum zum 5. Mai 2021 und zum 8. April 2022 Kursabsicherungsgeschäfte in Form von Total Return Equity Swaps abgeschlossen. Diese Kursabsicherungsgeschäfte werden ausschließlich in bar abgewickelt. Aus Gründen rechtlicher Vorsicht wurden die Erwerbe der Absicherungsaktien wie ein Erwerb von Aktien durch einen Dritten

Passiva

Das Eigenkapital des Sixt-Konzerns hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 1.979,4 Mio. Euro erhöht (Vj. 1.746,2 Mio. Euro). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Sixt SE beträgt unverändert 120,2 Mio. Euro.

behandelt. Als Absicherungsaktien wurden von der Bank im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 25.193 Stück und im Geschäftsjahr 2022 weitere 74.406 Stück auf den Inhaber lautende Stammaktien der Gesellschaft über die Börse erworben.

Die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien ist zum Stichtag noch nicht vollständig ausgeschöpft. Zum Stichtag 31. Dezember 2022 hält die Sixt SE wie im Vorjahr keine eigenen Aktien.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist durch die Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 32.640.000 Euro zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2020). Die Ermächtigung umfasst auch die Befugnis – bis zur gesetzlich zulässigen Höchstgrenze – neue Vorzugsaktien ohne Stimmrecht auszugeben, die bei der Verteilung des Gewinns und/oder des Gesellschaftsvermögens den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen.

Den Aktionären der Sixt SE steht grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht zu, jedoch ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht unter bestimmten Bedingungen auszuschließen, die sich vollständig aus der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ergeben.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienaussgabe festzulegen. Die neuen Aktien können dabei vom Vorstand



mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch mit Gewinnberechtigung ab Beginn des ihrer Ausgabe vorangehenden Geschäftsjahres ausgestattet werden, wenn im Zeitpunkt der Ausgabe der neuen Aktien ein Gewinnverwendungsbeschluss der Hauptversammlung über den Gewinn dieses Geschäftsjahres noch nicht gefasst worden ist.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 ist die Ermächtigung nicht in Anspruch genommen.

Bedingtes Kapital

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtbetrag von bis zu 350.000.000 Euro mit befristeter oder unbefristeter Laufzeit zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte zum Bezug von insgesamt bis zu 6.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien der Sixt SE zu gewähren und/oder für die Gesellschaft entsprechende Wandlungsrechte vorzusehen.

Die jeweiligen Wandlungs- oder Optionsrechte können unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben den Bezug von auf den Inhaber lautenden Stammaktien und/oder auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien ohne Stimmrecht vorsehen. Die Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen können auch durch ein in- oder ausländisches Unternehmen begeben werden, an dem die Sixt SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist. In diesem Fall ist der Vorstand ermächtigt, für die emittierende Gesellschaft seitens der Sixt SE die Garantie für die Rückzahlung der Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und die Zahlung der hierauf zu entrichtenden Zinsen zu übernehmen und den Inhabern bzw. Gläubigern solcher Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte auf Aktien der Sixt SE zu gewähren. Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen können gegen Bar- und/oder Sachleistung ausgegeben werden. Den Aktionären der Sixt SE steht grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht zu, jedoch ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht unter bestimmten Bedingungen auszuschließen, die sich vollständig aus der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 ergeben.

Im Zusammenhang damit ist das Grundkapital der Gesellschaft durch Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 um bis zu 15.360.000 Euro bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2020). Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen, die aufgrund vorstehender Ermächtigung gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 von der Gesellschaft oder einem in- oder ausländischen Unternehmen, an dem die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist, bis zum 23. Juni 2025 (einschließlich) ausgegeben werden. Sie wird nur durchgeführt, soweit von den Wandlungs- oder Optionsrechten aus den vorgenannten Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder Wandlungspflichten aus solchen Schuldverschreibungen erfüllt werden und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorgenannten Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 24. Juni 2020 jeweils zu bestimmen Options- bzw. Wandlungspreis. Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder durch die Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn der Gesellschaft teil. Sie nehmen stattdessen ab Beginn des ihrer Ausgabe vorangehenden Geschäftsjahres teil, wenn im Zeitpunkt der Ausgabe der neuen Aktien ein Gewinnverwendungsbeschluss der Hauptversammlung über den Gewinn dieses Geschäftsjahres noch nicht gefasst worden ist. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 ist die Ermächtigung nicht in Anspruch genommen.

Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 16. Juni 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 15. Juni 2026 (einschließlich) einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Gewinnschuldverschreibungen und/oder Genussrechte im Gesamtbetrag von bis zu 350.000.000 Euro mit befristeter oder unbefristeter Laufzeit gegen Bar- und/oder Sachleistung auszugeben. Die auf Grundlage der Ermächtigung ausgegebenen Gewinnschuldverschreibungen und Genussrechte dürfen keine Umtausch- oder Bezugsrechte auf Aktien der Gesellschaft vorsehen. Die Ausgabe kann auch durch ein Unternehmen erfolgen, an dem die Sixt SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen

und des Kapitals beteiligt ist. In diesem Fall ist der Vorstand ermächtigt, für die emittierende Gesellschaft seitens der Sixt SE die Garantie für die Erfüllung der daraus resultierenden Verbindlichkeiten zu übernehmen. Den Aktionären der Sixt SE steht grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht zu, jedoch ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht unter bestimmten Bedingungen auszuschließen, die

sich vollständig aus der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 16. Juni 2021 ergeben.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 ist die Ermächtigung nicht in Anspruch genommen.

4.21\ Kapitalrücklage

| Kapitalrücklage | 2022 | 2021 |
|--|----------------|----------------|
| in TEUR | | |
| Stand 1. Januar | 200.538 | 197.280 |
| Erhöhung aufgrund des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms | 377 | 809 |
| Einstellung in die Kapitalrücklage | 3.855 | 2.449 |
| Stand 31. Dezember | 204.771 | 200.538 |

Die Veränderung der Kapitalrücklage auf 204.771 TEUR (Vj. 200.538 TEUR) resultiert im Wesentlichen aus laufenden

Zuführungen im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms MSP 2012 sowie Einstellungen in die Kapitalrücklage.

4.22\ Gewinnrücklagen

| Gewinnrücklagen | 2022 | 2021 |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| in TEUR | | |
| Stand 1. Januar | 225.633 | 212.439 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | -248 |
| Erwerb nicht beherrschter Anteile | - | -120 |
| Einstellung in die Gewinnrücklagen | - | 13.562 |
| Entnahme aus den Gewinnrücklagen | -18.726 | - |
| Stand 31. Dezember | 206.907 | 225.633 |

Bei der Entnahme aus den Gewinnrücklagen handelt es sich um Verlustkompensationen bei Tochtergesellschaften.

4.22\ Rücklage für Währungsumrechnung

| Rücklage für Währungsumrechnung | 2022 | 2021 |
|--|---------------|---------------|
| in TEUR | | |
| Stand 1. Januar | 20.869 | -23.808 |
| Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen | 22.715 | 44.677 |
| Stand 31. Dezember | 43.584 | 20.869 |



4.22) Sonstiges Eigenkapital

| Sonstiges Eigenkapital | 2022 | 2021 |
|--|------------------|------------------|
| in TEUR | | |
| Stand 1. Januar | 1.178.971 | 888.622 |
| Den Gesellschaftern der Sixt SE zustehendes Ergebnis | 385.705 | 313.148 |
| Dividendenzahlung | -174.022 | -829 |
| Sonstiges Ergebnis | -1.553 | -6.208 |
| Einstellung in die Gewinnrücklagen | - | -13.562 |
| Entnahme aus den Gewinnrücklagen | 18.726 | - |
| Einstellung in die Kapitalrücklage | -3.855 | -2.449 |
| Veränderungen Konsolidierungskreis | - | 248 |
| Stand 31. Dezember | 1.403.971 | 1.178.971 |

Im 2022 wurden für das Geschäftsjahr 2021 Dividenden von 3,70 Euro je Stammaktie und 3,72 Euro je Vorzugsaktie an die Aktionäre ausgeschüttet:

| Dividenden | 2022 | 2021 |
|--|---------|------|
| in TEUR | | |
| Beträge, die als Ausschüttungen an die Aktionäre im Geschäftsjahr erfasst wurden | 174.022 | 829 |
| Dividende für das Geschäftsjahr 2021 von 3,70 Euro (für 2020 keine Zahlung) pro Stammaktie | 112.358 | - |
| Dividende für das Geschäftsjahr 2021 von 3,72 Euro (für 2020 0,05 Euro) pro Vorzugsaktie | 61.664 | 829 |

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

4.23) Die Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses setzen sich wie folgt zusammen:

| Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses | 2022 | 2021 |
|---|---------------|---------------|
| in TEUR | | |
| Verpflichtungen aus Pensionsplänen | 11.911 | 12.754 |
| Andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses | 1.972 | 2.237 |
| Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen | 13.884 | 14.991 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | 11.204 | 11.940 |
| Gesamt Konzern | 2.680 | 3.051 |

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beruhen auf versicherungsmathematischen Gutachten. Den Gutachten liegen folgende Annahmen zugrunde:



| Versicherungsmathematische Annahmen | | |
|-------------------------------------|---|---|
| in % | 2022 | 2021 |
| Abzinsungssatz | 1,9 - 7,5 | 0,3 - 6,8 |
| Erwartete Gehaltssteigerungen | 1,5 - 10,0 | 0,5 - 10,0 |
| Erwartete Rentensteigerungen | - | - |
| | BVG 2020 GT / ISTAT 2000 / IALM 2012-14 | BVG 2020 GT / ISTAT 2000 / IALM 2012-14 |
| Sterbetafel | | |

Verpflichtungen aus Pensionsplänen – Schweiz

Die Altersversorgung im Sixt-Konzern erfolgt im Wesentlichen über beitragsorientierte Pensionspläne im Rahmen der gesetz-

lichen Rentenversicherung. In der Schweiz sind Arbeitgeber gesetzlich verpflichtet, Leistungen im Rahmen der beruflichen Vorsorge gegen die wirtschaftlichen Risiken von Alter, Tod und Invalidität an anspruchsberechtigte Mitarbeiter zu gewähren.

Daher bietet Sixt seinen Mitarbeitern in der Schweiz fondsfinanzierte leistungsorientierte Pläne an, die von einer externen Pensionskasse verwaltet werden. Die Pensionskasse ist verantwortlich für die Anlagepolitik und Verwaltung des Planvermögens, für jegliche Änderungen der Planbedingungen und für die Festlegung der Beiträge zur Finanzierung der Leistungen. Im Fall einer Unterdeckung kann die Versorgungseinrichtung zusätzliche Beiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern erheben. Die leistungsorientierten Pensionspläne entwickelten sich wie folgt:

| Entwicklung der leistungsorientierten Pensionspläne | Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen | | Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | | Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Verpflichtungen | |
|--|---|---------------|--|---------------|---|-------------|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 |
| in TEUR | | | | | | |
| Stand 1. Januar | 12.754 | 14.028 | 11.940 | 12.293 | 814 | 1.735 |
| Laufende Dienstzeitaufwendungen | 877 | 736 | - | - | 877 | 736 |
| Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen und Planabgeltungen | -53 | -180 | - | - | -53 | -180 |
| Zinsergebnis für leistungsorientierte Verpflichtungen | 38 | 18 | 37 | 16 | 1 | 2 |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen | 863 | 574 | 37 | 16 | 825 | 558 |
| Gewinn/Verlust aus Planvermögen | - | - | -1.505 | 486 | 1.505 | -486 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste | | | | | | |
| Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste | -255 | 450 | - | - | -255 | 450 |
| Veränderung von demografischen Annahmen | 33 | -601 | - | - | 33 | -601 |
| Veränderung von finanziellen Annahmen | -1.395 | -186 | - | - | -1.395 | -186 |
| Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen | -1.616 | -337 | -1.505 | 486 | -112 | -823 |
| Arbeitgeberbeiträge | - | - | 858 | 692 | -858 | -692 |
| Beiträge begünstigter Arbeitnehmer | 858 | 692 | 858 | 692 | - | - |
| Leistungszahlungen | -1.549 | -2.760 | -1.549 | -2.760 | - | - |
| Unterschied aus der Währungsumrechnung | 602 | 557 | 564 | 521 | 38 | 36 |
| Umgliederung als zur Veräußerung gehalten | - | - | - | - | - | - |
| Sonstige Überleitungspositionen | -89 | -1.511 | 731 | -854 | -820 | -657 |
| Stand 31. Dezember | 11.911 | 12.754 | 11.204 | 11.940 | 708 | 814 |



Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionsplänen betrug rund 13 Jahre (Vj. 15 Jahre). Die für das Folgejahr erwarteten Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen belaufen sich auf 848 TEUR (Vj. 741 TEUR).

Die Vorsorge erfolgt über eine externe Pensionskasse, welche das Planvermögen verwaltet. Das Planvermögen zum Bilanzstichtag ist aus Sicht des Sixt-Konzerns den Sonstigen Vermögenswerten ohne notierten Marktpreis zuzuordnen.

Andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Rückstellungen für andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden gebildet, soweit hierfür eine gesetzliche Verpflichtung besteht. In Indien und Italien sind Arbeitgeber gesetzlich verpflichtet, Mitarbeitern bei deren Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Betrag zu zahlen, der sich aus der Beschäftigungsdauer und dem zu versteuernden Einkommen jedes Mitarbeiters ermittelt.

Die anderen Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses entwickelten sich wie folgt:

| Entwicklung der anderen Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in TEUR | Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen | |
|--|---|--------------|
| | 2022 | 2021 |
| Stand 1. Januar | 2.237 | 1.405 |
| Laufende Dienstzeitaufwendungen | 604 | 634 |
| Zinsergebnis für leistungsorientierte Verpflichtungen | 31 | 19 |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen | 634 | 654 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste | -505 | 344 |
| Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen | -505 | 344 |
| Leistungszahlungen | -374 | -185 |
| Unterschied aus der Währungsumrechnung | -20 | 19 |
| Sonstige Überleitungspositionen | -394 | -166 |
| Stand 31. Dezember | 1.972 | 2.237 |

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen für andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betrug rund 23 Jahre (Vj. 23 Jahre).

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse unterstellt eine Veränderung der Annahmen um jeweils einen halben Prozentpunkt. Hieraus würden sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Veränderungen des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen ergeben:

| Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen in TEUR | Veränderung des Barwerts 2022 | | Veränderung des Barwerts 2021 | |
|---|-------------------------------|---------------|-------------------------------|---------------|
| | Prozentpunkte | Prozentpunkte | Prozentpunkte | Prozentpunkte |
| Abzinsungssatz | -496 | 562 | -665 | 753 |
| Erwartete Gehaltssteigerungen | 134 | -131 | 166 | -167 |
| Erwartete Rentensteigerungen | 310 | -297 | 419 | -400 |

Die Senkung/Erhöhung der Lebenserwartung in den Annahmen um jeweils ein Jahr hätte eine Veränderung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen von -146 TEUR/167 TEUR (Vj. -209 TEUR/ 240 TEUR) zur Folge.

4.24 Die *sonstigen Rückstellungen* beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen des Personalbereichs, für Steuern und den operativen Vermietbetrieb (fuhrparkbezogen). In den übrigen

sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus Rückstellungen für Rechtskosten und Verpflichtungen aus Mietverträgen enthalten.

In den sonstigen Rückstellungen enthaltene Verpflichtungen sind in Höhe von 158.673 TEUR (Vj. 142.445 TEUR) voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und haben in Höhe von 19.188 TEUR (Vj. 16.748 TEUR) Fälligkeiten von über einem Jahr.

| Sonstige Rückstellungen in TEUR | Vermietbetrieb | | | | Gesamt |
|------------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | fuhrparkbezogen | Personal | Steuern | Übrige | |
| Stand 1. Januar | 69.706 | 55.534 | 10.713 | 23.240 | 159.193 |
| Zuführung | 42.843 | 66.778 | 8.220 | 3.863 | 121.705 |
| Auflösung | -4.561 | -3.464 | -4.310 | -6.742 | -19.077 |
| Inanspruchnahme | -45.122 | -37.572 | -25 | -852 | -83.571 |
| Währungsdifferenzen | -602 | 127 | - | 662 | 187 |
| Aufzinsung | - | -577 | - | 0 | -577 |
| Stand 31. Dezember | 62.264 | 80.827 | 14.598 | 20.172 | 177.860 |
| Davon kurzfristig | 62.264 | 67.208 | 14.598 | 14.603 | 158.673 |
| Davon langfristig | - | 13.619 | - | 5.569 | 19.188 |

4.25 Die *Finanzverbindlichkeiten* beinhalten Verbindlichkeiten aus Anleihen, Schuldscheindarlehen, Commercial Paper,

Darlehen von Kreditinstituten sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen.

| Finanzverbindlichkeiten in TEUR | Restlaufzeit bis 1 Jahr | | Restlaufzeit 1 - 5 Jahre | | Restlaufzeit über 5 Jahre | |
|--|-------------------------|----------------|--------------------------|------------------|---------------------------|----------------|
| | 31.12.2022 | 31.12.2021 | 31.12.2022 | 31.12.2021 | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| Anleihen | - | 249.510 | 548.808 | 547.922 | - | - |
| Schuldscheindarlehen | 119.968 | - | 603.926 | 717.724 | 44.976 | - |
| Commercial Paper | 112.000 | - | - | - | - | - |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 471.155 | 32.986 | 59.817 | 12.311 | - | 50.529 |
| Leasingverbindlichkeiten | 167.514 | 109.958 | 259.934 | 200.851 | 109.475 | 73.352 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 7.557 | 6.206 | - | - | - | - |
| Gesamt Konzern | 878.194 | 398.661 | 1.472.486 | 1.478.807 | 154.452 | 123.881 |

Schuldscheindarlehen waren in mehreren Tranchen über einen Gesamtnennwert von 770 Mio. Euro (Vj. 719 Mio. Euro) begeben. Davon entfallen 120 Mio. Euro (Vj. - EUR) auf kurzfristige Finanzverbindlichkeiten und 650 Mio. EUR auf langfristige Finanzverbindlichkeiten (Vj. 719 Mio. Euro). Die Verzinsung ist variabel oder fest, die vereinbarten Laufzeiten betragen zwischen drei und sieben Jahren (Vj. zwischen fünf und sieben Jahren). Im Geschäftsjahr 2022 wurden neue langfristige Schuldscheindarlehen mit Laufzeiten von drei und sechs Jahren im Gesamtvolumen von 120 Mio. Euro begeben.

Von den im Vorjahr unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Schuldscheindarlehen wurden Schuldscheindarlehen im Nominalwert von 69 Mio. Euro 2022 vorzeitig zurückgeführt.

Die Anleihen beinhalten eine im Jahr 2018 am Kapitalmarkt begebene Anleihe im Nennwert von 250 Mio. Euro mit einem Nominalzins von 1,50 % p.a. und einer Laufzeit von sechs Jahren bis zum 21. Februar 2024 sowie eine im Jahr 2020 am Kapital-



markt begebene Anleihe im Nennwert von 300 Mio. Euro mit einem Nominalzins von 1,75 % p.a. und einer Laufzeit von vier Jahren bis zum 9. Dezember 2024, jeweils begeben von der Sixt SE. Es bestehen jeweils instrumententypische Kündigungsrechte der Emittentin und der Anleihegläubiger. Eine im Jahr 2016 am Kapitalmarkt begebene und ursprünglich am 2. November 2022 fällige Anleihe im Nennwert von 250 Mio. wurde vertragsgemäß vorzeitig am 4. August 2022 zurückgeführt.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten kurzfristige Kreditaufnahmen in Höhe von 468 Mio. Euro im Rahmen der dem Konzern zur Verfügung stehenden

Kreditlinien. Die übrigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Zinsabgrenzungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten außerdem in Höhe von 63,1 Mio. Euro (Vj. 65,8 Mio. Euro) zwei langfristige Immobiliendarlehen. Diese Darlehen sind durch Grundpfandrechte besichert.

Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten Verbindlichkeiten aus nach IFRS 16 bilanzierten Sachverhalten.

Die Entwicklung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist nachfolgend dargestellt:

| Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten | | |
|--|------------------|------------------|
| in TEUR | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| Stand 1. Januar | 2.001.349 | 2.378.192 |
| Zahlungswirksame Veränderungen | 191.572 | -488.311 |
| Sonstige nicht zahlungswirksame Veränderungen | | |
| Veränderung des Konsolidierungskreises | 64.938 | - |
| Leasingverhältnisse | 235.193 | 92.989 |
| Währungsumrechnung | 9.222 | 17.921 |
| Sonstige | 2.859 | 557 |
| Stand 31. Dezember | 2.505.131 | 2.001.349 |



4.26 Die *sonstigen Verbindlichkeiten* gliedern sich wie folgt:

| Sonstige Verbindlichkeiten in TEUR | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|---|----------------|----------------|
| Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 496 | 390 |
| Lohnverbindlichkeiten | 8.554 | 7.114 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 31.549 | 37.871 |
| Nichtfinanzielle sonstige Verbindlichkeiten | | |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 1.159 | 1.307 |
| Steuerverbindlichkeiten | 32.164 | 54.801 |
| Vertragsverbindlichkeiten | 49.648 | 41.426 |
| Gesamt Konzern | 123.571 | 142.910 |
| Davon kurzfristig | 120.394 | 142.910 |
| Davon langfristig | 3.177 | - |

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten Verbindlichkeiten aus Kundenkautionen und den Ausweis von derivativen Finanzinstrumenten.

Bei den Vertragsverbindlichkeiten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Anzahlungen von Kunden für die Anmietung von Fahrzeugen. Die zugrunde liegende Leistungsverpflichtung wird voraussichtlich innerhalb der nächsten zwölf Monate erfüllt.

4.27 Die *Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen* in Höhe von 636.938 TEUR (Vj. 401.729 TEUR) umfassen kurzfristig fällige Verpflichtungen aus Lieferungen an den Konzern, insbesondere von Fahrzeugen für die Vermietflotte, und sonstige in Anspruch genommene Leistungen im Rahmen des Geschäftsbetriebs.

4.3 ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU FINANZINSTRUMENTEN

Die nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte der einzelnen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für jede einzelne Kategorie von Finanzinstrumenten dar. Die beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht regelmäßig zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, bei denen der beizulegende Zeitwert aber anzugeben ist, sind in der nachfolgenden Tabelle den Bewertungsstufen der Fair-Value-Hierarchie gemäß IFRS 13 zugeordnet.



| Finanzinstrumente | Bewertungs- kategorie nach IFRS 9 ¹ | Bemessungs- grundlage des beizulegenden Zeitwerts | Buchwert | | Beizulegender Zeitwert | |
|--|--|--|------------------|------------------|------------------------|------------------|
| | | | 31.12.2022 | 31.12.2021 | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| in TEUR | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | | | |
| Finanzanlagen | FVTPL | Stufe 3 | 1.176 | 1.513 | 1.176 | 1.513 |
| Finanzanlagen | FVTOCI | Stufe 1 | 218 | 1.398 | 218 | 1.398 |
| Total Return Swaps | Hedge Accounting | Stufe 2 | - | 1.063 | - | 1.063 |
| Sonstige Forderungen | AC | | 7.968 | 6.551 | | |
| Summe | | | 9.361 | 10.525 | 1.393 | 3.974 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | | | |
| Währungsderivate | FVTPL | Stufe 2 | 15.819 | 207 | 15.819 | 207 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | AC | | 535.852 | 514.778 | | |
| Termingelder | AC | | 23 | 50.024 | | |
| Sonstige Forderungen | AC | | 140.159 | 77.511 | | |
| Summe | | | 691.852 | 642.520 | 15.819 | 207 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Anleihen | AC | Stufe 1 | 548.808 | 547.922 | 532.944 | 564.208 |
| Schuldscheindarlehen | AC | Stufe 2 | 648.903 | 717.724 | 631.479 | 714.502 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | AC | Stufe 2 | 59.817 | 62.840 | 53.002 | 60.110 |
| Leasingverbindlichkeiten | IFRS 16 | | 369.409 | 274.203 | | |
| Total Return Swaps | Hedge Accounting | Stufe 2 | 3.177 | - | 3.177 | - |
| Summe | | | 1.630.115 | 1.602.688 | 1.220.602 | 1.338.820 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Anleihen | AC | Stufe 1 | - | 249.510 | - | 251.700 |
| Schuldscheindarlehen | AC | Stufe 2 | 119.968 | - | 119.108 | - |
| Commercial Paper | AC | Stufe 2 | 112.000 | - | 111.821 | - |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | AC | Stufe 2 | 471.155 | 32.986 | 471.857 | 33.759 |
| Leasingverbindlichkeiten | IFRS 16 | | 167.514 | 109.958 | | |
| Sonstige Finanzverbindlichkeiten | AC | | 7.557 | 6.206 | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | AC | | 636.938 | 401.729 | | |
| Währungsderivate | FVTPL | Stufe 2 | 15 | 7.425 | 15 | 7.425 |
| Total Return Swaps | Hedge Accounting | Stufe 2 | 550 | - | 550 | - |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | AC | | 36.857 | 37.951 | | |
| Summe | | | 1.552.554 | 845.765 | 703.351 | 292.884 |

¹ FVTPL - Fair value through profit or loss, FVTOCI - Fair value through OCI, AC - At amortised cost

In der vorstehenden Tabelle werden die Finanzinstrumente nach der jeweiligen Bewertungsbasis in drei Stufen unterteilt. Stufe-1-Bewertungen basieren auf an aktiven Märkten notierten Preisen. Stufe-2-Bewertungen beruhen auf Parametern, die nicht notierten Preisen entsprechen und entweder direkt als Preis oder indirekt aus Preisen abgeleitet sind. Stufe-3-Bewertungen ergeben

sich aus Modellen, die Parameter verwenden, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten, sondern auf Annahmen beruhen.

Aufgrund sich im Zeitablauf verändernder Einflussfaktoren können die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte nur als indikativ für die tatsächlich am Markt realisierbaren Werte angesehen



werden. Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Methoden und Prämissen ermittelt.

Sofern in der Tabelle nicht anders dargestellt, wurde für lang- und kurzfristige Finanzinstrumente angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte näherungsweise den Buchwerten (fortgeführte Anschaffungskosten) entsprechen. Die beizulegenden Zeitwerte der unter den lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Schuldscheindarlehen, Commercial Paper und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden als Barwerte der zukünftig erwarteten Zahlungsströme ermittelt. Zur Diskontierung wurden marktübliche, auf die jeweiligen Fristigkeiten bezogene Zinssätze zwischen 3,8 % p. a. und 4,4 % p. a. (Vj. zwischen 0,0 % p. a. und 2,5 % p. a.) verwendet. Die beizulegenden Zeitwerte der unter den lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Anleihen basieren auf den notierten Marktpreisen der Anleihen.

Die beizulegenden Zeitwerte, die im Geschäftsjahr auf Basis nicht beobachtbarer Marktdaten ermittelt wurden, betreffen Beteiligungen, die mittels des Net-Asset-Ansatzes bewertet wurden. Die Veränderung der ausgewiesenen Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte bei den Finanzanlagen resultiert aus erfolgswirksam erfassten Ergebnissen in Höhe von -338 TEUR (Vj. 78 TEUR). Im Vorjahr waren darüber hinaus Zugänge von Beteiligungen in Höhe von 85 TEUR und Veränderungen im Konsolidierungskreis in Höhe von -42 TEUR enthalten.

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC (Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 7.839 TEUR (Vj. 2.211 TEUR) und betreffen Erträge aus Einzahlungen für ausgebuchte Forderungen.

Nettogewinne oder -verluste für finanzielle Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie AC (Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten) ergaben sich im Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr nicht.

Die Gesamtzinserträge für finanzielle Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, beliefen sich im Geschäftsjahr auf 1.416 TEUR (Vj. 766 TEUR). Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 40.110 TEUR (Vj. 37.849 TEUR).

Die Folgebewertung der Derivate wird zum beizulegenden Zeitwert (Stufe-2-Bewertung) vorgenommen.

Die Vermögenswerte aus Währungsderivaten betragen zum Bilanzstichtag 15.819 TEUR (Vj. 207 TEUR). Die finanziellen Verbindlichkeiten aus Währungsderivaten betragen 15 TEUR (Vj. 7.425 TEUR). Ein Volumen von insgesamt 636 Mio. Euro (Vj. 473 Mio. Euro) war in Währungsderivaten, in US-Dollar, Britischen Pfund, Kanadischen Dollar und Schweizer Franken, mit einer maximalen Restlaufzeit bis zu drei (Vj. einem) Monat(e) gesichert. Die Währungsderivate standen wie im Vorjahr in keiner bilanziellen Sicherungsbeziehung. Das Nettoergebnis aus der Bewertung von Währungsderivaten zum Bilanzstichtag belief sich auf 15.804 TEUR (Vj. -7.217 TEUR).

Die Verbindlichkeiten aus Total Return Swaps auf Sixt Stammaktien in Höhe von 3.727 TEUR (Vj. Vermögenswerte von 1.063 TEUR) werden zur Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus aktienbasierten Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen als Sicherungsinstrument in einer Cash-Flow-Hedge-Beziehung genutzt. Die Total Return Equity Swaps werden entsprechend der erwarteten Mitarbeiterfluktuation in den spezifischen aktienbasierten Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen zwischen 82 % und 30 % designiert. Die Bewertung erfolgt anhand marktüblicher Methodiken unter Berücksichtigung des Aktienkurses der Sixt-Stammaktie, des Basiszinses und der Dividendenerwartung. Ineffektivitäten werden aus abweichenden Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft wie beispielweise Dividendenzahlungen, der enthaltenen Zinskomponente im Total Return Swap, einer sich verändernden Anzahl an Bezugsberechtigten Aktien im Mitarbeiterbeteiligungsprogramm und möglichen initialen beizulegenden Zeitwerten der Sicherungsinstrumente erwartet. Gemäß IFRS 9 werden wir in den Folgejahren ein Rebalancing durchführen, wenn eine wesentliche Ineffektivität festgestellt wird. Ein Volumen von insgesamt 12,3 Mio. Euro (Vj. 3,0 Mio. Euro) war zum Stichtag in Total Return Swaps mit einer Restlaufzeit von bis zu vier Jahren gesichert. Die für designierte Sicherungsinstrumente im Rahmen einer Cash-Flow-Hedge-Beziehung erfassten Beträge sind nachfolgend dargestellt:



| Designierte Sicherungsinstrumente – Total Return Swap | | |
|--|--------------|--------------|
| in TEUR | 2022 | 2021 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | - | 1.063 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 3.727 | - |
| Buchwert Sicherungsinstrumente | 3.727 | 1.063 |
| Fair-Value-Änderung Sicherungsinstrument – designiertes Risiko | 2.341 | 793 |
| Buchwert des Grundgeschäfts | 2.259 | 441 |
| Fair-Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko | 1.586 | 672 |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Ineffektivität (sonstige betriebliche Erträge) | 156 | 121 |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Ineffektivität (sonstige betriebliche Aufwände) | 370 | - |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasster unwirksamer Teil (sonstige betriebliche Erträge) | 205 | 251 |
| In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasster unwirksamer Teil (sonstige betriebliche Aufwände) | 2.943 | - |
| Aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliederter Betrag (Personalaufwand) | 413 | -100 |

Sensitivitätsanalyse

Aus der Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte hätten sich die Zinsaufwendungen für variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, ohne Berücksichtigung möglicher ökonomischer Kompensationen aus neu abgeschlossenen Finanzierungen, um 8.874 TEUR erhöht bzw. um 8.874 TEUR vermindert (Vj. 1.973 TEUR erhöht bzw. um 300 TEUR vermindert). Die Sensitivität aus der Verschiebung der Zinskurven ist nach unten teilweise durch vertragliche Vereinbarungen zu Mindestbasiszinsen begrenzt.

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen Total Return Swaps unterstellt eine Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte. Hieraus würde sich eine Veränderung der zum 31. Dezember 2022 bilanzierten Marktwerte (Sonstige langfristige Vermögenswerte) von 559 TEUR/-543 TEUR (Vj. 136 TEUR/-132 TEUR) ergeben.

Aus den Zinskursrisiken würden sich somit insgesamt aufgrund der in der Sensitivitätsanalyse angenommenen Wertänderungen eine Veränderung im Eigenkapital in Höhe von -8.315 TEUR/ 8.331 TEUR (Vj. -1.837 TEUR/ 168 TEUR) und eine Veränderung im Jahresergebnis von -8.315 TEUR/8.331 TEUR (Vj. -1.837 TEUR/ 168 TEUR) ergeben (jeweils ohne Berücksichtigung von Steuereffekten).

Neben der Parallelverschiebung der Zinskurven wurde für die ausgewiesenen Total Return Equity Swaps ebenfalls eine Verschiebung des zugrunde liegenden Aktienpreises um +10/-10

Prozentpunkte unterstellt. Hierbei hätten sich die bilanzierten Marktwerte um 723 TEUR erhöht bzw. um 872 TEUR (Vj. 422 TEUR/ -422 TEUR) vermindert. Aus den Aktienkursrisiken würde sich somit aufgrund der angenommenen Wertänderungen eine Veränderung im Eigenkapital in Höhe von 723 TEUR/-872 TEUR (Vj. 422 TEUR/ -422 TEUR) und eine Veränderung im Jahresergebnis von 412 TEUR/-497 TEUR (Vj. 244 TEUR/-244 TEUR) sowie eine Veränderung im Sonstigen Eigenkapital von 311 TEUR/ -375 TEUR (Vj. 178 TEUR/ -178 TEUR) ergeben (jeweils ohne Berücksichtigung von Steuereffekten).

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen Währungsderivaten unterstellt eine Veränderung der EUR-Wechselkurse von +10/-10 Prozentpunkten. Hieraus würde sich insgesamt eine Veränderung der zum 31. Dezember 2022 bilanzierten Marktwerte (Sonstige kurzfristige Vermögenswerte/Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten) von 35.098 TEUR/ -10.097 TEUR (Vj. 38.443 TEUR/ -46.986 TEUR) ergeben. Aus den Wechselkursrisiken würden sich damit aufgrund der angenommenen Wertänderungen eine Veränderung im Eigenkapital in Höhe von 35.098 TEUR/ -10.097 TEUR (Vj. 38.443 TEUR/ -46.986 TEUR) und eine Veränderung im Jahresergebnis von 35.098 TEUR/ -10.097 TEUR (Vj. 38.443 TEUR/ -46.986 TEUR) ergeben (jeweils ohne Berücksichtigung von Steuereffekten).

Finanzrisikomanagement und Sicherungsmaßnahmen

Der Sixt-Konzern ist den folgenden Finanzrisiken ausgesetzt, denen durch das implementierte Risikomanagementsystem Rechnung getragen wird:

Zinsänderungs- und Marktpreisrisiko

Der Sixt-Konzern nutzt zur Finanzierung der Investitionen – vorrangig in die Vermietflotte – neben mittel- und langfristigen, festverzinslichen Finanzinstrumenten auch variabel verzinsliche Finanzinstrumente und unterliegt damit grundsätzlich einem Zinsänderungsrisiko. Im Rahmen des Risikomanagements zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken können derivative Finanzinstrumente wie Zins-Caps und Zins-Swaps eingesetzt werden. Konzerninterne Richtlinien legen dabei die zentralen Ausübungskompetenzen, die Verantwortlichkeiten, die Berichterstattung und das Kontrollinstrumentarium fest. Durch Abschluss von Sicherungsgeschäften im Rahmen des Risikomanagements können bewusst bestehende, variabel verzinsliche Verbindlichkeiten in eine synthetische Festzinsrefinanzierung gewandelt werden. Bei entsprechender Erwartung zur künftigen Entwicklung des kurz- und langfristigen Zinsniveaus können demgegenüber auch derivative Instrumente zur Erreichung eines vorgegebenen Anteils variabel verzinslicher Verbindlichkeiten eingesetzt

werden. Zum Bilanzstichtag waren wie auch im Vorjahr keine derivativen Finanzinstrumente im Bestand.

Es bestehen keine wesentlichen Marktpreisrisiken zu Finanzinstrumenten.

Adressenausfallrisiko

Um die Adressenausfallrisiken zu minimieren, werden vor Vertragsabschluss Bonitätsprüfungen entsprechend interner Richtlinien durchgeführt. Weiterhin findet eine regelmäßige Überprüfung von Kundenbonitäten während der Vertragslaufzeit statt. Bei erwarteten Ausfallrisiken wird durch eine Wertberichtigung vorgesorgt. Eine Ausbuchung der Forderung erfolgt, wenn mit einer Realisierung nicht mehr zu rechnen ist. Darüber hinaus

besteht grundsätzlich das Risiko, dass Lieferanten ihren Zusagen aus Rücknahmevereinbarungen nicht mehr nachkommen können. Im gegebenen Fall trägt Sixt das Verwertungsrisiko der Fahrzeuge selbst. Sixt führt auch in diesem Bereich regelmäßig Bonitätsüberprüfungen durch.

Einlagen bei Kreditinstituten bestehen nur mit kurzfristigen Laufzeiten. Die Ratings der Kreditinstitute werden regelmäßig überwacht. Das Ausfallrisiko wird aufgrund der gegebenen externen Ratings als geringfügig eingeschätzt.

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Nachfolgend sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Ausfallrisiken kategorisiert:

| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen | Bruttoforderungen | Wertberichtigung | Nettoforderungen |
|---|-------------------|------------------|------------------|
| in TEUR | | | |
| Sehr gering | 406.081 | 2.616 | 403.465 |
| Gering | 119.331 | 16.532 | 102.800 |
| Erhöht | 37.976 | 17.207 | 20.769 |
| Stark erhöht | 79.195 | 70.378 | 8.817 |
| Konzern 31. Dezember 2022 | 642.584 | 106.732 | 535.852 |

| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen | Bruttoforderungen | Wertberichtigung | Nettoforderungen |
|---|-------------------|------------------|------------------|
| in TEUR | | | |
| Sehr gering | 395.921 | 3.376 | 392.545 |
| Gering | 110.266 | 9.273 | 100.993 |
| Erhöht | 27.770 | 15.895 | 11.875 |
| Stark erhöht | 77.115 | 67.750 | 9.365 |
| Konzern 31. Dezember 2021 | 611.072 | 96.295 | 514.778 |

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten überwiegend Forderungen aus Vermietgeschäften mit Endkunden des Sixt-Konzerns sowie Forderungen gegen Lieferanten aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen im Rahmen von Rücknahmevereinbarungen oder gegen gewerbliche und private Käufer im Rahmen der freien Vermarktung. Zum Bilanzstichtag bestehen Risikokonzentrationen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultierend aus Fahrzeugrückkäufen an Hersteller und Händler.

Der Konzern wendet das vereinfachte Wertminderungsmodell nach IFRS 9 an, wonach für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird. Zur Bemessung der

erwarteten Kreditverluste wurden die Forderungen nach Parametern wie Kundengruppe, Kundenbonität und Geschäftsart zusammengefasst. Dabei werden den Managementexpectations entsprechend unterschiedliche Wertberichtigungssätze für einzelne Kombinationen der genannten Parameter verwendet. Vor dem Hintergrund der steigenden Inflation werden Kreditverluste intensiv beobachtet und die Wertberichtigungssätze bei Bedarf angepasst. Durch die Verwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ist die Veränderungsrechnung des Wertberichtigungskontos nur als Saldogröße ausweisbar. Im Fall konkreter Anzeichen eines Forderungsausfalls, zum Beispiel aufgrund von Insolvenz des Schuldners, werden die entsprechenden Forderungen in voller Höhe ausgebucht, ohne Berücksichtigung gegebenenfalls bereits vorgenommener Wertberichtigungen.



Der maximale Ausfallbetrag entspricht dem Ausweis der Nettoforderung (Buchwert). In der Berichtsperiode wurden keine Kreditderivate oder ähnliche Sicherungsinstrumente zur Deckung des Ausfallrisikos eingesetzt.

Das Wertberichtigungskonto für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hat sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

| Entwicklung des Wertberichtigungskontos | Stand | Veränderung Konsolidie- rungskreis | Veränderung | Stand |
|---|----------|--|-------------|------------|
| in TEUR | 1.1.2022 | | | 31.12.2022 |
| Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 96.295 | 174 | 10.263 | 106.732 |

| Entwicklung des Wertberichtigungskontos | Stand | Veränderung | Stand |
|---|----------|-------------|------------|
| in TEUR | 1.1.2021 | | 31.12.2021 |
| Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 95.851 | 444 | 96.295 |

Analyse der Forderungen gegen Versicherungen in den sonstigen Vermögenswerten

| Forderungen gegen Versicherungen nach Risikoklassen | Bruttoforderungen | Wertberichtigung | Nettoforderungen |
|---|-------------------|------------------|------------------|
| in TEUR | | | |
| Erhöht | 33.327 | 15.921 | 17.406 |
| Stark erhöht | 8.252 | 7.521 | 731 |
| Konzern 31. Dezember 2022 | 41.578 | 23.442 | 18.137 |

| Forderungen gegen Versicherungen nach Risikoklassen | Bruttoforderungen | Wertberichtigung | Nettoforderungen |
|---|-------------------|------------------|------------------|
| in TEUR | | | |
| Erhöht | 25.518 | 10.855 | 14.662 |
| Stark erhöht | 11.646 | 9.328 | 2.318 |
| Konzern 31. Dezember 2021 | 37.163 | 20.183 | 16.980 |

Die Forderungen sind sämtlich wertberichtigt. Der maximale Ausfallbetrag entspricht dem Ausweis der Nettoforderung (Buchwert).

Das Wertberichtigungskonto für sonstige Vermögenswerte hat sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

| Entwicklung des Wertberichtigungskontos | Stand | Veränderung | Stand |
|--|----------|-------------|------------|
| in TEUR | 1.1.2022 | | 31.12.2022 |
| Wertberichtigung für sonstige Vermögenswerte | 20.183 | 3.258 | 23.442 |

| Entwicklung des Wertberichtigungskontos | Stand | Veränderung | Stand |
|--|----------|-------------|------------|
| in TEUR | 1.1.2021 | | 31.12.2021 |
| Wertberichtigung für sonstige Vermögenswerte | 22.143 | -1.960 | 20.183 |

Im Geschäftsjahr betrug der Aufwand für ausgebuchte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen gegen Versicherungen insgesamt 58.246 TEUR (Vj. 88.727 TEUR). Der Ausbuchungsaufwand bezieht sich jeweils auf die verbuchte Forderung ohne Berücksichtigung von gegebenenfalls bereits vorgenommenen Wertberichtigungen.

Der Saldo aus der Zuführung und Auflösung für Wertberichtigungen, ohne Berücksichtigung von Inanspruchnahmen, belief sich in der Berichtsperiode auf 13.076 TEUR (Vj. -3.454 TEUR).

Die Erträge aus Einzahlungen auf ausgebuchte Forderungen beliefen sich auf 7.839 TEUR (Vj. 2.211 TEUR).

Liquiditätsrisiko

Dem Liquiditätsrisiko wird durch eine nach internen Richtlinien erstellte Finanzplanung begegnet. Sixt verfügt nach eigener Einschätzung über ausreichende Barmittel, Refinanzierungsmöglichkeiten am Kapitalmarkt und nicht beanspruchte Kreditlinien.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Finanzverbindlichkeiten

Die nachfolgende Tabelle enthält die Rückzahlungsbeträge (einschließlich angenommener, zukünftig zu leistender Zinsen) zur jeweils angegebenen Fälligkeit:

| Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit | Commercial Paper | Schuldschein- darlehen | Anleihen | Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | Leasing- verbindlichkeiten | Gesamt |
|---|------------------|---------------------------|----------------|--|-------------------------------|------------------|
| in TEUR | | | | | | |
| 2023 | 112.000 | 136.637 | 9.000 | 472.661 | 178.547 | 908.845 |
| 2024 | - | 275.370 | 559.000 | 3.760 | 130.752 | 968.882 |
| 2025 | - | 165.624 | - | 3.760 | 69.207 | 238.591 |
| 2026 | - | 198.902 | - | 3.760 | 43.296 | 245.958 |
| 2027 | - | 1.739 | - | 50.580 | 36.604 | 88.923 |
| 2028 | - | 46.742 | - | - | 25.773 | 72.515 |
| 2029 und später | - | - | - | - | 104.574 | 104.574 |
| 31.12.2022 | 112.000 | 825.014 | 568.000 | 534.521 | 588.753 | 2.628.288 |

| Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit | Schuldschein- darlehen | Anleihen | Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | Leasing- verbindlichkeiten | Gesamt |
|---|---------------------------|----------------|--|-------------------------------|------------------|
| in TEUR | | | | | |
| 2022 | 6.568 | 261.813 | 33.759 | 114.509 | 416.648 |
| 2023 | 166.068 | 9.000 | 3.760 | 81.261 | 260.089 |
| 2024 | 291.610 | 559.000 | 3.760 | 59.554 | 913.924 |
| 2025 | 83.127 | - | 3.760 | 41.891 | 128.778 |
| 2026 | 194.980 | - | 3.760 | 25.244 | 223.984 |
| 2027 | - | - | 50.580 | 21.654 | 72.234 |
| 2028 und später | - | - | - | 56.145 | 56.145 |
| 31.12.2021 | 742.351 | 829.813 | 99.379 | 400.258 | 2.071.801 |

Die Rückführung der 2023 zur Zahlung fälligen Finanzverbindlichkeiten erfolgt im Rahmen des dem Konzern zur Verfügung stehenden Finanzierungsmix unter anderem durch Neuaufnahme von Mitteln am Kapitalmarkt, Nutzung von Bankkreditlinien sowie durch Ausgabe von Commercial Paper.

Aktienkursrisiko

Durch die aktienbasierten Mitarbeiterbeteiligungsprogramme (SPP2021 und SPP2022) unterliegt der Sixt-Konzern einem Aktienkursrisiko. Die Höhe der Auszahlungsverpflichtung des SPP hängt von der Entwicklung des Aktienkurses der Sixt-Stammaktie während der Laufzeit des Programms ab. Um sich gegen Kurssteigerungsrisiken abzusichern, hat die Sixt SE mit einer



Bank Kursabsicherungsgeschäfte in Form von Total Return Swaps abgeschlossen. Die Total Return Swaps werden als Cash Flow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zum Bilanzstichtag waren derivative Finanzinstrumente mit einem Nominalwert von 12,3 Mio. Euro (Vj. 3,0 Mio. Euro) zur Absicherung des Aktienkursrisikos im Bestand, deren beizulegender Zeitwert -3,7 Mio. Euro (Vj. 1,1 Mio. Euro) betrug.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Währungsderivate und der Total Return Swaps

Die nachfolgende Tabelle enthält die Rückzahlungsbeträge zur jeweils angegebenen Fälligkeit:

| Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit in TEUR | Währungsderivate | Total Return Swaps | Gesamt |
|--|------------------|--------------------|---------------|
| 2023 | 14.992 | -318 | 14.674 |
| 2024 | - | -380 | -380 |
| 2025 | - | -1.386 | -1.386 |
| 2026 und später | - | -1.812 | -1.812 |
| 31.12.2022 | 14.992 | -3.896 | 11.096 |

| Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit in TEUR | Währungsderivate | Total Return Swaps | Gesamt |
|--|------------------|--------------------|---------------|
| 2022 | -7.567 | 47 | -7.520 |
| 2023 | - | 43 | 43 |
| 2024 | - | 44 | 44 |
| 2025 und später | - | 924 | 924 |
| 31.12.2021 | -7.567 | 1.058 | -6.509 |

Wechselkurs- und Länderrisiko

Die überwiegende Mehrheit der Forderungen und Verbindlichkeiten werden in dem Land, in dem die jeweilige Konzerngesellschaft ihren Sitz hat, in lokaler Währung fällig. Dadurch ist der Sixt-Konzern in der Lage, das Wechselkursrisiko zum Teil durch Natural Hedges zu neutralisieren. Jedoch erfolgt die Fremdfinanzierung des Konzerns hauptsächlich in Euro, sodass sich Wechselkursrisiken vor allem aus Forderungen oder Verbindlichkeiten zur Finanzierung von Tochtergesellschaften in Nicht-Euroländern ergeben. Insbesondere um diese Wechselkursrisiken innerhalb des Konzerns zu beschränken, werden Währungs-Swaps oder andere Währungsderivate eingesetzt.

Kapitalmanagement

Der Sixt-Konzern steuert das Konzernkapital mit dem Ziel, ein Finanzprofil zu generieren, das die Wachstumsziele des Konzerns unter Berücksichtigung der notwendigen finanziellen Flexibilität

und Diversifizierung unterstützt. Wesentliches langfristiges Ziel ist dabei eine Konzern-Eigenkapitalquote von mindestens 20% (Eigenkapital ÷ Bilanzsumme). Dabei wird sichergestellt, dass alle Konzernunternehmen unter der Unternehmensfortführungsprämisse operieren können.

Grundlage des Finanzprofils bildet das Eigenkapital des Mutterunternehmens. Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 35,7% (Vj. 38,6%). Weitere wesentliche Bestandteile des Finanzprofils sind die in den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Finanzinstrumente. Der Anteil der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 45,1% (Vj. 44,3%). Ergänzung finden die bilanzierten Finanzverbindlichkeiten durch die zur Refinanzierung des Fuhrparks abgeschlossenen Operate-Lease-Verträge.



5. SONSTIGE ANGABEN

5.1 SEGMENTINFORMATIONEN

| Segmentbericht in Mio. Euro | Inland | | Europa | | Nordamerika | | Sonstige | | Überleitungen | | Konzern | |
|--|---------|---------|---------|---------|-------------|---------|----------|---------|---------------|----------|---------|---------|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 |
| Außenumsatz | 869,8 | 739,6 | 1.278,0 | 945,6 | 908,2 | 584,6 | 10,2 | 12,6 | - | - | 3.066,2 | 2.282,4 |
| Innenumsatz | 66,9 | 36,7 | 14,8 | 8,9 | 18,5 | 6,3 | 31,9 | 20,2 | -132,1 | -72,1 | - | - |
| Gesamtumsatz | 936,7 | 776,3 | 1.292,8 | 954,5 | 926,7 | 590,9 | 42,1 | 32,8 | -132,1 | -72,1 | 3.066,2 | 2.282,4 |
| Leasingaufwendungen für Vermietfahrzeuge | 35,3 | 43,8 | 10,4 | 10,5 | 1,8 | - | - | - | -0,0 | -0,2 | 47,4 | 54,0 |
| Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge ¹ | 131,2 | 57,2 | 172,7 | 131,3 | 103,8 | 53,2 | - | - | - | - | 407,7 | 241,7 |
| Zinserträge | 34,9 | 28,6 | 8,4 | 4,9 | 0,7 | 0,5 | - | - | -42,6 | -33,3 | 1,4 | 0,8 |
| Zinsaufwendungen | -37,6 | -34,3 | -20,9 | -21,5 | -23,3 | -14,4 | - | - | 44,0 | 34,6 | -37,7 | -35,6 |
| Corporate EBITDA | 162,6 | 176,2 | 351,6 | 231,5 | 185,8 | 163,6 | -0,6 | 1,4 | - | - | 699,4 | 572,6 |
| Sonstige Abschreibungen | | | | | | | 4,8 | 4,5 | - | - | 147,0 | 128,3 |
| Umgl. Zinsergebnis | | | | | | | - | - | - | - | 36,3 | 34,9 |
| EBIT ² | | | | | | | -5,4 | -3,1 | - | - | 588,8 | 479,2 |
| Finanzergebnis | | | | | | | -2,4 | -2,2 | - | - | -38,6 | -37,0 |
| EBT ³ | | | | | | | -7,8 | -5,4 | - | - | 550,2 | 442,2 |
| Investitionen ⁴ | 233,4 | 67,3 | 122,8 | 39,9 | 104,9 | 60,2 | 228,1 | 34,4 | -398,2 | -58,6 | 291,0 | 143,3 |
| Vermögen | 3.665,7 | 3.227,7 | 2.177,6 | 2.061,8 | 1.475,9 | 1.027,8 | 1.270,9 | 1.042,8 | -3.076,4 | -2.904,8 | 5.513,7 | 4.455,2 |
| Schulden | 2.743,6 | 2.293,1 | 1.153,9 | 1.204,1 | 711,4 | 628,7 | 161,4 | 132,2 | -1.324,1 | -1.549,9 | 3.446,2 | 2.708,2 |
| Beschäftigte ⁵ | 3.023 | 2.704 | 2.768 | 2.421 | 1.308 | 955 | 410 | 319 | - | - | 7.509 | 6.399 |

¹ Die Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge beinhalten seit dem Geschäftsjahr 2022 auch Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte für im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge, die im Vorjahr in den Abschreibungen auf Sachanlagevermögen ausgewiesen wurden. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

² Entspricht dem Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)

³ Entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)

⁴ Investitionen in langfristiges Vermögen inkl. Nutzungsrechte, ohne Vermietfahrzeuge

⁵ Beschäftigte im Jahresdurchschnitt

Die Hauptaktivität des Sixt-Konzerns ist die Vermietung von Fahrzeugen, einschließlich sonstiger damit verbundener Serviceleistungen und die Vermittlung von Transferdiensten. Die Hauptaktivität wird auch unter dem Begriff Mobility zusammengefasst. Nicht der Hauptaktivität und den Segmenten zuordenbare Tätigkeiten wie Holdingtätigkeiten und Immobilienvermietung sind unter Sonstige zusammengefasst. Der Vorstand steuert die Aktivitäten auf Basis einer nach regionalen Gesichtspunkten gegliederten Berichterstattung. Die Ressourcen-Allokation und die Bewertung der Ertragskraft durch den Vorstand erfolgen grundsätzlich auf Ebene einzelner Länder.

Innerhalb der Hauptaktivität des Konzerns ähneln sich die einzelnen Länder. Basierend auf vergleichbaren ökonomischen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Merkmalen werden die Länder zu den berichtspflichtigen Segmenten Inland, Europa (ohne Deutschland) und Nordamerika zusammengefasst.

Die Bewertung der Segmente erfolgt auf Basis des Corporate EBITDA. Corporate EBITDA ist das Ergebnis vor Abschreibungen, Finanzergebnis und Steuern (EBITDA), jedoch unter zusätzlicher Berücksichtigung der fuhrparkbezogenen Aufwendungen wie Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge und des zuordenbaren Zinsergebnisses.

Die Segmentinformationen basieren grundsätzlich auf den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzernabschlusses. Forderungen und Verbindlichkeiten, Erträge und Aufwendungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitungsrechnung auf die Konzernzahlen eliminiert. Konzernvermögen und -schulden berücksichtigen keine Steuerpositionen.



Die nachfolgende Information nach Regionen stellt die Aufteilung des Konzernumsatzes und Konzernvermögens (ohne

Steuerpositionen) nach dem Standort der Konzerngesellschaften dar.

| Region in Mio. Euro | Konzernumsatz | | Vermögen | |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 |
| Inland | 878,1 | 749,6 | 2.166,4 | 1.671,2 |
| Europa/Sonstige | 1.279,9 | 948,3 | 1.893,1 | 1.761,3 |
| Davon Frankreich | 387,7 | 293,4 | 571,5 | 604,1 |
| Nordamerika | 908,2 | 584,6 | 1.454,2 | 1.022,7 |
| Davon USA | 907,2 | 584,6 | 1.446,1 | 1.022,7 |
| Gesamt Konzern | 3.066,2 | 2.282,4 | 5.513,7 | 4.455,2 |

5.2 EVENTUALVERBINDLICHKEITEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften oder ähnlichen Verpflichtungen bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 111,4 Mio. Euro (Vj. 89,9 Mio. Euro).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen, die nicht als Rückstellungen oder Verbindlichkeiten erfasst sind, bestehen im Wesentlichen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen zur Refinanzierung der Vermietflotte und aus Mietverpflichtungen für Gebäude, für welche keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten bilanziert werden.

| Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Mio. Euro | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|--|-------------|-------------|
| Fällig innerhalb eines Jahres | 38,2 | 48,6 |
| Fällig zwischen einem und fünf Jahren | 0,3 | 2,1 |
| Gesamt Konzern | 38,5 | 50,7 |

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Vermietflotte im Folgejahr beläuft sich auf rund 2.088,3 Mio. Euro (Vj. 1.486,3 Mio. Euro).

5.3 AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Im Konzern bestanden im Geschäftsjahr zwei aktienbasierte Vergütungsprogramme: Das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching-Stock-Programm – MSP), welches 2012 initiiert wurde (MSP 2012) und unter die Kategorie „Anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente“ fällt, sowie

das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Stock Performance Programm – SPP), welches unter die Kategorie „Anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich“ fällt. Die Programme werden nachfolgend eingehend erläutert.

Anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich für Mitarbeiter

Vorstand und Aufsichtsrat der Sixt SE haben 2021 beschlossen, bei der Sixt SE und den mit ihr verbundenen Unternehmen für einen ausgewählten Kreis von Mitarbeitern, Führungskräften und den Mitgliedern des Vorstands des Sixt-Konzerns ein virtuelles Stock-Performance-Programm (SPP) zu implementieren. Mit dem SPP soll eine Beteiligung der Teilnehmer am nachhaltigen Erfolg der Sixt SE erzielt und gefördert werden.

Der Vorstand der Sixt SE bzw. der Aufsichtsrat, soweit der Vorstand der Sixt SE selbst betroffen ist, legt sowohl die Teilnahmeberechtigung als auch die Höhe des maximal möglichen Beteiligungsvolumens für jeden Teilnehmer fest. Der Gesamtzuteilungsbetrag des SPP für alle Mitarbeiter und Führungskräfte, jedoch nicht die Mitglieder des Vorstands, ist auf 10 Mio. Euro pro Zuteilungsjahr begrenzt.

Gemäß den Programmbedingungen aus dem Jahr 2021 (SPP 2021) entsteht der volle Anspruch eines Teilnehmers auf Auszahlung vier Jahre nach dem Zuteilungsdatum (Berechnungstichtag), sofern der Teilnehmer zu diesem Zeitpunkt noch in einem ungekündigten Dienst-, Arbeits- oder Anstellungsverhältnis mit einem Unternehmen der Sixt-Gruppe steht oder Mitglied des Vorstands der Sixt SE oder Mitglied einer Geschäftsführung eines Unternehmens der Sixt-Gruppe ist. Soweit dies zum Berechnungstichtag nicht der Fall ist, d. h. der Teilnehmer ausgeschieden ist, verfallen die Phantom Stocks je nach Vereinbarung mit dem Teilnehmer und abhängig von dem Grund für sein Ausscheiden vollständig oder werden anteilig ausgezahlt.



Im Zuge einer Änderung der Programmbedingungen im Jahr 2022 (SPP 2022) entsteht abweichend der Anspruch eines Teilnehmers auf Auszahlung bereits jeweils nach Ablauf von einem, zwei, drei und vier Jahren ab der Zuteilung (jeweils Berechnungsstichtag). Die übrigen Programmbedingungen des SPP 2022 stimmen mit denen des SPP 2021 überein. Die geänderten Programmbedingungen gelten nicht für Mitglieder des Vorstandes.

Der SPP-Gewinn wird zum jeweiligen Berechnungsstichtag ermittelt und ergibt sich aus der Multiplikation der Anzahl der zugesagten und nicht aufgrund Ausscheidens des Teilnehmers verfallenen Phantom Stocks des Teilnehmers mit dem volumengewichteten Durchschnittskurs pro Sixt-Stammaktie im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten zehn Handelstage vor dem Berechnungsstichtag. Für Vorstandsmitglieder besteht ein vertraglich vereinbarter Cap auf die

Höhe des SPP-Gewinns. Etwaige auf den SPP-Gewinn anfallende Steuern, Sozialabgaben und sonstige Abgaben sind vom Teilnehmer zu tragen. Der danach verbleibende Nettobetrag wird dem Teilnehmer durch Barausgleich vergütet.

Ein Anspruch der Teilnehmer auf den Erhalt von Dividenden während der Laufzeit des SPP ist mit der Zusage der Phantom Stocks nicht verbunden.

Kommt es während der Laufzeit des SPP zu einer die Stammaktie der Sixt SE betreffenden Verwässerungsmaßnahme oder anderen Maßnahme, die eine wirtschaftliche Auswirkung auf den Wert der Phantom Stocks hat (z.B. Aktiensplit, Zusammenlegung von Aktien), so wird die Sixt SE die Anzahl der Phantom Stocks entsprechend anpassen.

Die Anzahl der Phantom Stocks aus dem SPP 2021 hat sich wie folgt entwickelt:

| Anzahl Phantom Stocks SPP 2021 | Zuteilung 2022 | Zuteilung 2021 | Gesamt | Zuteilung 2021 |
|--|----------------|----------------|--------|----------------|
| | | | 2022 | 2021 |
| Ausstehend zu Beginn des Geschäftsjahres | - | 30.105 | 30.105 | - |
| Gewährt während des Geschäftsjahres | 27.051 | - | 27.051 | 30.298 |
| Verwirkt während des Geschäftsjahres | - | -1.912 | -1.912 | -193 |
| Ausstehend am Ende des Geschäftsjahres | 27.051 | 28.193 | 55.244 | 30.105 |

Die Anzahl der Phantom Stocks aus dem SPP 2022 hat sich wie folgt entwickelt:

| Anzahl Phantom Stocks SPP 2022 | Zuteilung 2022 |
|--|----------------|
| | 2022 |
| Ausstehend zu Beginn des Geschäftsjahres | - |
| Gewährt während des Geschäftsjahres | 60.439 |
| Verwirkt während des Geschäftsjahres | -1.141 |
| Ausstehend am Ende des Geschäftsjahres | 59.298 |

Die Bewertung der Phantom Stocks aus dem SPP ohne Auszahlungs-Cap für Mitarbeiter und Führungskräfte wurde mittels eines Black-Scholes-Simulationsmodells durchgeführt. Die Bewertung der Phantom Stocks mit einem Auszahlungs-Cap für

Mitglieder des Vorstands wurde mittels einer Monte-Carlo-Simulation durchgeführt. Folgende Parameter sind in die Simulation eingeflossen:



| Parameter Simulationsmodell | SPP 2022 | SPP 2021 | SPP 2021 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| | Zuteilung 2022 | Zuteilung 2022 | Zuteilung 2021 |
| Gewichteter beizulegender Zeitwert am 31. Dezember in Euro | 81,53 | 68,72 | 80,03 |
| Erwartete Dividendenrendite in % | 2,21 | 2,95 | 2,95 |
| Erwartete Volatilität in % | 34,94 | 40,55 | 34,01 |
| Erwartete Laufzeit bis zur Ausübung in Jahren | 1,92 | 3,41 | 2,42 |
| Risikoloser Zinssatz in % | 1,99 | 1,99 | 2,00 |
| Gewichteter Aktienkurs in Euro | 85,95 | 85,95 | 85,95 |
| Gewichteter Ausübungskurs in Euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Der Konzern hat 2022 einen Aufwand in Höhe von 1.904 TEUR (Vj. - 441 TEUR) in Zusammenhang mit durch Barausgleich zu erfüllenden aktienbasierten Vergütungen als Personalaufwand erfasst. Unter Berücksichtigung von Währungseffekten erfolgte eine entsprechende Zuführung in die lang- und kurzfristigen Rückstellungen. Die entsprechenden Rückstellungen belaufen sich zum Stichtag auf 2.362 TEUR (Vj. 441 TEUR).

Zur Absicherung des Kursrisikos wurde ein Sicherungsgeschäft abgeschlossen.

Anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente für Mitarbeiter

Vorstand und Aufsichtsrat der Sixt SE haben im September 2012 beschlossen, bei der Sixt SE und den mit ihr verbundenen Unternehmen für einen ausgewählten Kreis von Mitarbeitern, Führungskräften und Mitgliedern des Vorstands des Sixt-Konzerns ein Matching-Stock-Programm zu implementieren (MSP 2012). Das Programm bietet die Möglichkeit einer Mitarbeiterbeteiligung in Form von Aktien unter Vermeidung einer Verwässerung für die Alt-Aktionäre der Sixt SE, d. h. es werden zur Erfüllung keine neuen Aktien ausgegeben, sondern im Markt befindliche Aktien erworben.

Voraussetzung zur Teilnahme am MSP 2012 war eine Eigeninvestition in Form der Zeichnung einer Anleihe der Sixt SE. Die Anleihe des MSP 2012 war mit 4,5% p.a. verzinst. Das Gesamtzeichnungsvolumen der Anleihe aller Teilnehmer war auf 7 Mio. Euro limitiert. Die Anleihe des MSP 2012 wurde im Dezember 2020 fristgerecht zurückgezahlt.

Der Vorstand der Sixt SE, sofern der Vorstand der Sixt SE selbst betroffen war mit Zustimmung des Aufsichtsrats, legte die Höhe des maximal möglichen Beteiligungsvolumens der einzelnen Teilnahmeberechtigten fest. Teilnehmer am MSP 2012 mussten zum Zeitpunkt der Zeichnung des MSP in einem ungekündigten

Arbeitsverhältnis mit der Sixt SE oder einem ihrer Tochterunternehmen stehen.

Jeweils 1.000 Euro eines eingezahlten Zeichnungsbetrags berechtigen zum Bezug von 500 Aktienoptionen pro jährlicher Tranche gemäß den MSP-Bedingungen.

Nach den Bedingungen wurde jeweils zum 1. Dezember der Jahre 2012 (erstmalig) bis 2018 (letztmals) eine Tranche von Aktienoptionen zugeteilt (insgesamt 7 Tranchen). Ein Teilnehmer ist somit berechtigt, insgesamt bis zu 3.500 Aktienoptionen (7 Tranchen zu je 500 Aktienoptionen) pro 1.000 Euro eingezahltem Zeichnungsvolumen zu beziehen.

Im Jahr 2022 wurde, wie bereits im Vorjahr, keine weitere Tranche von Aktienoptionen an Teilnehmer des MSP 2012 gewährt.

Die Ausübung der zugeteilten Aktienoptionen unterliegt einer Sperrfrist von vier Jahren ab Zuteilung der jeweiligen Tranche. Die Aktienoptionen können nur ausgeübt werden, wenn der Ausübungskurs seit Zuteilung der jeweiligen Tranche um 20% höher ist als der Basispreis der jeweiligen Tranche (Ausübungshürde). Der Basispreis für die Aktienoptionen entspricht dabei dem nicht gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Sixt-Vorzugsaktie im Xetra-Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse der letzten 60 Handelstage vor Zuteilung der jeweiligen Aktienoptionen einer Tranche. Der Ausübungskurs entspricht dem nicht gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Sixt-Vorzugsaktie im Xetra-Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse der letzten 60 Handelstage vor Ausübung der Aktienoptionen einer Tranche. Zugeteilte Aktienoptionen einer Tranche gelten zum ersten Handelstag nach Ablauf der vierjährigen Sperrfrist als ausgeübt, wenn die Ausübungshürde erreicht worden ist. Sofern die Ausübungshürde nicht erreicht wird, verfallen die Aktienoptionen der jeweiligen Tranche ersatzlos.



Der im Fall der Ausübung rechnerisch ermittelte Ausübungsgewinn (vor Steuern) einer Tranche darf insgesamt 5 % des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) des vor der jeweiligen Ausübung letzten gebilligten Konzernabschlusses der Sixt SE nicht übersteigen und ist in einem solchen Fall für alle Teilnehmer entsprechend zu kürzen. Des Weiteren ist der Ausübungsgewinn (vor Steuern) einer Tranche für jeden Teilnehmer begrenzt auf das Zweifache seines einbezahlten Investitionsvolumens. Ein Betrag nach Abzug der auf den Ausübungsgewinn (vor Steuern) entfallenden, von den Teilnehmern zu tragenden Steuern und Abgaben wird jedem Teilnehmer in Vorzugsaktien der Sixt SE vergütet, welche die Sixt SE für den jeweiligen Teilnehmer erwirbt. Diese werden anschließend auf ein Sperrdepot zugunsten des Teilnehmers eingebucht. Nach Ablauf eines weiteren Jahres kann der Teilnehmer frei über seine Sixt-Vorzugsaktien verfügen.

Kommt es während der Laufzeit des MSP zu einer Veränderung des Grundkapitals der Sixt SE oder zu Umstrukturierungsmaßnahmen, die sich unmittelbar auf das Grundkapital der Sixt SE auswirken, und hat dies eine Wertveränderung der Aktienoptio-

nen von 10 % oder mehr zur Folge, so wird der Basispreis entsprechend angepasst, soweit dies zum Ausgleich einer durch die Kapitalmaßnahme entstehenden Wertveränderung der Aktienoptionen notwendig ist.

Sofern die Sixt SE in dem Zeitraum zwischen Zuteilung und Ausübung einer Tranche von Aktienoptionen Dividenden oder sonstiges Vermögen an ihre Aktionäre ausschüttet, ist der jeweilige Basispreis dieser Tranche anzupassen. Hierbei ist der auf eine Vorzugsaktie entfallende Dividenden- bzw. Ausschüttungsbetrag vom Basispreis abzuziehen.

Eine vorzeitige Rückzahlung der als Eigeninvestition vom Teilnehmer gezeichneten Schuldverschreibung oder eine Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses des Teilnehmers führen regelmäßig zu einem Verlust der bereits zugeteilten, aber noch nicht ausgeübten Aktienoptionen und der Ansprüche auf noch nicht zugeteilte Aktienoptionen.

Die Anzahl der Aktienoptionen aus dem MSP 2012 hat sich wie folgt entwickelt:

| Anzahl Aktienoptionen | | | | | Zuteilung 2018 |
|---|------------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Ausstehend zu Beginn des Geschäftsjahres | 1.997.500 | 2.276.000 | 2.543.500 | 2.693.500 | - |
| Gewährt während des Geschäftsjahres | - | - | - | - | 2.703.500 |
| Rückabgewickelt während des Geschäftsjahres | -71.500 | -278.500 | -267.500 | -150.000 | -10.000 |
| Verfallen gemäß den Bedingungen | -1.926.000 | - | - | - | - |
| Ausstehend am Ende des Geschäftsjahres | - | 1.997.500 | 2.276.000 | 2.543.500 | 2.693.500 |
| Bestehende vertragliche Verpflichtung zur zukünftigen Gewährung | - | - | - | - | - |

Zum Bilanzstichtag standen keine gewährten Tranchen des MSP 2012 offen.

Die Bewertung der Aktienoptionen aus dem MSP 2012 wurde mit Hilfe eines Monte-Carlo-Simulationsmodells durchgeführt. Unter der Annahme, dass der Preis der gewährten Aktienoption sich als abgezinster zukünftiger Erwartungswert (bzgl. des risikoneutralen Wahrscheinlichkeitsmaßes) berechnen lässt, wurde der Kursverlauf des Underlyings (Sixt-Vorzugsaktie) viele Male simuliert und der Erwartungswert bestimmt, indem über die Resultate der einzelnen Simulationen arithmetisch gemittelt wurde.

Die verwendete Methode basiert auf dem Random Walk der Kursentwicklung der Sixt-Vorzugsaktie mit einer lognormalen Verteilung der relativen Preisänderungen. Weitere Annahmen im Modell waren: Die MSP-Teilnehmer verfolgen eine aus ihrer

Sicht gewinnmaximierende Strategie, konstante Dividendenrenditen, Drift und Volatilität, der Cap von 5 % (MSP 2012) des Ergebnisses vor Steuern wird nicht erreicht, keine Veränderung des Grundkapitals der Sixt SE während der Laufzeit des MSP, keine Änderung der aktuellen MSP-Bedingungen.

Für jeden Pfad einer simulierten Aktienkursentwicklung wurde nach Ablauf der Sperrfrist für jede Tranche der mittlere Kurs einer 60-tägigen Periode bestimmt und mit der Ausübungshürde verglichen. Lag der Wert über der Ausübungshürde, wurde der zugehörige Ertrag aus der Aktienoption gemäß der beobachteten Zinsstrukturkurve vom Ausübungstag zum Stichtag diskontiert.

Die erwartete Volatilität wurde auf Basis der historischen Volatilität des Aktienkurses geschätzt. Die im Modell zur Anwendung gekommene erwartete Laufzeit wurde nach der bestmöglichen



Einschätzung des Vorstands auf den Einfluss der Nichtübertragbarkeit, von Ausübungsbeschränkungen und nach Verhaltensgesichtspunkten wie Fluktuation angepasst.

Die in die Simulation eingeflossenen Parameter waren im jeweiligen Zeitpunkt der Gewährung:

| Parameter Simulationsmodell | Zuteilung 2018 |
|--|----------------|
| Risikoloser Zinssatz in % | -0,01 |
| Erwartete Volatilität in % | 27 |
| Erwartete Laufzeit bis zur Ausübung ab jeweiliger Begebung in Jahren | 4,0 |
| Kurswert der Vorzugsaktie am Begebungstichtag in Euro | 60,20 |

Gemäß IFRS 2 wurde bei der Berechnung des Personalaufwands auf die Marktverhältnisse zum Zeitpunkt der Gewährung, nicht aber auf die aktuellen Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag abgestellt. Der Konzern hat 2022 einen Aufwand in Höhe

von 375 TEUR (Vj. 825 TEUR) in Zusammenhang mit in Eigenkapitalinstrumenten zu erfüllenden aktienbasierten Vergütungen als Personalaufwand erfasst; diese entfallen in voller Höhe auf die „Zuteilung 2018“.

Unter Berücksichtigung von Währungseffekten erfolgte eine entsprechende Zuführung in die Kapitalrücklage.

5.4 ANGABEN ÜBER BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mit verschiedenen nahestehenden Unternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden, bestehen Kontokorrentverhältnisse aus dem gegenseitigen Verrechnungsverkehr sowie zu Finanzierungszwecken. Die jeweiligen sich daraus ergebenden Salden werden unter den sonstigen Forderungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Transaktionen werden zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt. Die wesentlichen Transaktionen und Salden aus derartigen Beziehungen sind nachfolgend dargestellt:

| Nahestehende Unternehmen | Erbrachte Leistungen | | Beanspruchte Leistungen | | Forderungen gegen nahestehende Unternehmen | | Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen | |
|--|----------------------|------|-------------------------|------|--|------------|---|------------|
| | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 | 31.12.2022 | 31.12.2021 | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| in Mio. Euro | | | | | | | | |
| CV Main 2000 UA | - | - | 0,2 | 0,3 | - | - | 1 | - |
| Sixt Immobilien Beteiligungen GmbH | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Sixt Verwaltungs B.V. | 1 | 1 | - | - | 0,1 | 0,1 | - | - |
| TÜV SÜD Car Registration & Services GmbH | 0,1 | 0,1 | 1,3 | 1,8 | 1 | 1 | 1 | - |

¹ Betrag geringer als 0,1 Mio. Euro

Der Konzern unterhält mit einem Unternehmen, an dem das Aufsichtsratsmitglied Herr Dr. Daniel Terberger eine Beteiligung hält, eine Geschäftsbeziehung über die Lieferung von Arbeitskleidung zu marktüblichen Konditionen. Im Geschäftsjahr wurden 0,5 Mio. Euro (Vj. weniger als 0,1 Mio. Euro) aufgewendet. Des Weiteren mietete der Konzern für seinen Geschäftsbetrieb im Geschäftsjahr zwei Immobilien der Familie Sixt an. Die Mietaufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr auf 0,2 Mio. Euro (Vj. 0,2 Mio.

Euro). Weitere Geschäftsbeziehungen in geringfügigem Umfang zu nahestehenden Unternehmen und Personen, überwiegend aus der Vermietung von Fahrzeugen, bestehen zu marktüblichen Konditionen. Die Herren Erich Sixt, Alexander Sixt und Konstantin Sixt erhalten für ihre Tätigkeit als Vorstände bzw. Aufsichtsrats Bezüge. Weitere Familienmitglieder der Familie Sixt erhielten für die Tätigkeit im Konzern Bezüge in Höhe von 0,6 Mio. Euro (Vj. 0,6 Mio. Euro).



Aufsichtsrat und Vorstand der Sixt SE

| Aufsichtsrat | Ausgeübter Beruf | Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen |
|---|--|--|
| Erich Sixt (seit 16. Juni 2021) Vorsitzender Grünwald | Vorsitzender des Aufsichtsrats der Sixt SE | Vorsitzender des Aufsichtsrats der trans-o-flex Express GmbH & Co. KGaA |
| Dr. Daniel Terberger (seit 2012) Bielefeld | Vorsitzender des Vorstands der KATAG AG | Vorsitzender des Aufsichtsrats der Textilhäuser F. Klingenthal GmbH Mitglied des Aufsichtsrats der Gebr. Weiss Holding AG, Österreich Mitglied des Aufsichtsrats der Fussl Modestraße Mayr GmbH, Österreich Beirat der ECE Group GmbH & Co. KG Beirat der Eterna Mode Holding GmbH Beirat der Loden-Frey Verkaufshaus GmbH & Co. KG Beirat der William Pym Holding GmbH |
| Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel (seit 2. Juni 2022) Miami Beach | Selbstständige Unternehmerin | Mitglied des Verwaltungsrats der Kitu Super Brands, Inc., Austin, Texas/Vereinigte Staaten von Amerika Mitglied des Verwaltungsrats der Paws Holdings Limited, London/Vereinigtes Königreich Mitglied des Verwaltungsrats der Fuzzy Pet Health, Inc., San Francisco, Kalifornien/Vereinigte Staaten von Amerika Mitglied des Verwaltungsrats der Project Pollo, Inc., San Antonio, Texas/Vereinigte Staaten von Amerika (bis November 2022) |
| Dr. Julian zu Putlitz (seit 16. Juni 2021) Pullach | CFO der IFCO Systems Group | Mitglied des Aufsichtsrats der Allane SE (bis 29. Juni 2022, börsennotiert) |

| Vorstand | Funktion | Wohnort |
|---------------------------|---|----------|
| Alexander Sixt | Co-Vorstandsvorsitzender | Grünwald |
| Konstantin Sixt | Co-Vorstandsvorsitzender | Grünwald |
| James Adams | Chief Commercial Officer (seit 1. Oktober 2022) | Grünwald |
| Prof. Dr. Kai Andrejewski | Chief Financial Officer | Pullach |
| Nico Gabriel | Chief Operating Officer | Neuried |
| Vinzenz Pflanz | Chief Business Officer (seit 1. Oktober 2022) | München |

Die Vorstände hielten während ihrer Tätigkeit als Vorstand der Sixt SE im Geschäftsjahr 2022 keine weiteren Mandate in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von

Wirtschaftsunternehmen. Prof. Dr. Kai Andrejewski ist seit Januar 2023 Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Beteiligungs AG.



Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands der Sixt SE

| Gesamtbezüge in TEUR | 2022 | 2021 |
|----------------------------|--------|--------|
| Aufsichtsratsbezüge | 380 | 218 |
| Gesamtbezüge des Vorstands | 13.536 | 13.144 |
| Davon variable Bezüge | 8.482 | 6.724 |

Die variablen Bezüge beinhalten Bezüge, die erst in Folgejahren zur Auszahlung kommen. In Höhe von 4.250 TEUR ist die Auszahlung bedingt von der Erreichung eines Mindest-EBT im Geschäftsjahr 2023.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden wie im Vorjahr keine Aktienoptionen an Mitglieder des Vorstands gewährt. Zum Bilanzstichtag waren alle aus dem MSP 2012 resultierenden Aktienoptionen zugeteilt, sodass daraus keine weitere Zuteilungsverpflichtung mehr besteht. Das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm MSP 2012 ist in dem Geschäftsjahr 2022 abgelaufen, eine Ausübung erfolgte nicht. Am Ende Vorjahres waren im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms MSP 2012 Mitgliedern des Aufsichtsrats keine und Mitgliedern des Vorstands, basierend auf ihrer Eigeninvestition, 300.000 Aktienoptionen zugeteilt. Des Weiteren waren ehemaligen Mitgliedern des Vorstands im Vorjahr, basierend auf ihrer Eigeninvestition, 100.000 Aktienoptionen zugeteilt. Im Geschäftsjahr 2022 wurden Mitgliedern des Vorstandes 27.051 virtuelle Stammaktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms SPP zugeteilt. Der Gegenwert als Basis für die Berechnung der virtuellen Aktienanzahl zum Zuteilungstag betrug 3.205 TEUR. Im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms SPP waren am Ende des Berichtsjahres Mitgliedern des Aufsichtsrats keine und Mitgliedern des Vorstands insgesamt 27.051 virtuelle Aktien (Vj. -) zugeteilt.

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

Angaben über Aktienbesitz mit Stimmrechten

Die Erich Sixt Vermögensverwaltung GmbH, deren Anteile mittelbar und unmittelbar vollständig in Händen der Familie Sixt

liegen, hielt per 31. Dezember 2022 unverändert 17.701.822 Stück der Inhaber-Stammaktien der Sixt SE, Herr Erich Sixt hielt darüber hinaus unverändert zwei Namens-Stammaktien der Sixt SE.

Gemäß Art. 19 MAR (Marktmissbrauchsverordnung) sind Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen dazu verpflichtet, dem Emittenten jedes Eigengeschäft mit Anteilen oder Schuldtiteln dieses Emittenten oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten zu melden. Diese Meldepflicht gilt für Geschäfte, die getätigt werden, nachdem innerhalb eines Kalenderjahres ein Gesamtvolumen von 20.000 Euro erreicht worden ist.

Die der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2022 zugegangenen Meldungen wurden entsprechend der Vorschrift veröffentlicht und sind auf der Webseite der Gesellschaft ir.sixt.com unter der Rubrik „Investor Relations – Corporate Governance – Managers’ Transactions“ einsehbar.

5.5 VORSCHLAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS

Die Sixt SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 einen Bilanzgewinn von 390.475 TEUR (Vj. 453.818 TEUR) aus. Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat schlägt der Vorstand vor, diesen Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:



| Verwendung des Bilanzgewinns | 2022 | 2021 |
|---|---------|---------|
| in TEUR | | |
| Zahlung einer Dividende von 4,11 Euro (Vj. 3,70 Euro) zzgl. Sonderdividende von 2,00 Euro (Vj. - Euro) je dividendenberechtigter Stammaktie | 185.543 | 112.358 |
| Zahlung einer Dividende von 4,13 Euro (Vj. 3,72 Euro) zzgl. Sonderdividende von 2,00 Euro (Vj. - Euro) je dividendenberechtigter Vorzugsaktie | 101.612 | 61.664 |
| Vortrag auf neue Rechnung | 103.320 | 279.796 |

Zum 31. Dezember 2022 bestehen 30.367.112 dividendenberechtigte Stammaktien und 16.576.246 dividendenberechtigte Vorzugsaktien. Die vorgeschlagene Dividendenzahlung von 6,11 Euro je Stammaktie und 6,13 Euro je Vorzugsaktie (jeweils inkl. Sonderdividende) würde zu einer Dividendenzahlung von insgesamt 287.155 TEUR führen, die vor allem der erfreulichen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Sixt-Konzerns im Jahr 2022 angemessen Rechnung trägt.

Der Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2021 wurde von der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 unverändert beschlossen.

5.6 NACHTRAGSBERICHT

Ende Februar 2023 hat die Sixt SE Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 450 Mio. Euro platziert. Die Laufzeiten betragen drei, fünf und sieben Jahre bei Volumina von jeweils 45 Mio. Euro, 305 Mio. Euro und 100 Mio. Euro.

Pullach, 27. März 2023

Sixt SE

Der Vorstand

| | | | | | |
|----------------|-----------------|-------------|------------------------------|--------------|----------------|
| ALEXANDER SIXT | KONSTANTIN SIXT | JAMES ADAMS | PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI | NICO GABRIEL | VINZENZ PFLANZ |
|----------------|-----------------|-------------|------------------------------|--------------|----------------|

Weitere berichtspflichtige Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft sind nach Abschluss des Geschäftsjahres 2022 nicht eingetreten.

5.7 ENTSPRECHENSERKLÄRUNG NACH § 161 AKTIENGESETZ

Die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex entsprochen wird und welche Empfehlungen nicht angewendet werden, wurde im Geschäftsjahr für die Sixt SE abgegeben und auf der Webseite der Sixt SE [ir.sixt.com](https://www.ir.sixt.com) in der Rubrik „Corporate Governance“ den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

5.8 GENEHMIGUNG DES KONZERNABSCHLUSSES GEMÄß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 27. März 2023 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

WEITERE INFORMATIONEN

- D.1 186 __ VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER**

- D.2 187 __ WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS**

- D.3 194 __ BILANZ DER SIXT SE**

- D.4 195 __ GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER SIXT SE**

- D.5 196 __ VERGÜTUNGSBERICHT**
 - 1. 196 __ Vorwort des Aufsichtsrats**
 - 2. 197 __ Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat**
 - 3. 197 __ Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2022**
 - 4. 202 __ Vergütung der Aufsichtsräte im Geschäftsjahr 2022**
 - 5. 203 __ Vergleichende Darstellung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung**

- D.6 205 __ VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTS-PRÜFERS ÜBER DIE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS NACH § 162 ABS. 3 AKTG**

- D.7 206 __ FINANZKALENDER**



D // WEITERE INFORMATIONEN

D.1 // VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2022

gemäß §§ 297 Absatz 2 Satz 4, 315 Absatz 1 Satz 5 HGB

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 Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Pullach, 27. März 2023

Sixt SE

Der Vorstand

| | | | | | |
|----------------|-----------------|-------------|------------------------------|--------------|----------------|
| ALEXANDER SIXT | KONSTANTIN SIXT | JAMES ADAMS | PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI | NICO GABRIEL | VINZENZ PFLANZ |
|----------------|-----------------|-------------|------------------------------|--------------|----------------|



D.2 || WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

„An die Sixt SE, Pullach

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERN-ABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Sixt SE, Pullach, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht des Mutterunternehmens zusammengefassten Konzernlagebericht der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung gemäß §§ 315b und c i.V.m. 289b bis e HGB“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung sowie die in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung 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 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- || vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht

den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung sowie der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ 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 Nichtprüfungleistungen 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 zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 stellen wir mit der Folgebewertung der Vermietfahrzeuge den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

Unsere Darstellung dieses besonders wichtigen Prüfungssachverhalts haben wir wie folgt strukturiert:

- a) Sachverhaltsbeschreibung (einschließlich Verweis auf zugehörige Angaben im Konzernabschluss)
- b) Prüferisches Vorgehen

Folgebewertung der Vermietfahrzeuge

- a) Im Konzernabschluss der Sixt SE werden Vermietfahrzeuge mit einem Betrag in Höhe von insgesamt Mio. EUR 3.833 ausgewiesen; dies entspricht rd. 69,1 % der Konzernbilanzsumme.

Die Vermietfahrzeuge werden zu Anschaffungskosten vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen unter Berücksichtigung kalkulierter Restwerte angesetzt. Bei Fahrzeugen, für die Rückkaufvereinbarungen bestehen, bestimmen sich die Restwerte der Fahrzeuge nach den vertraglich vereinbarten Rückkaufwerten. Die Restwerte von Fahrzeugen ohne vertraglich vereinbarten Rückkaufwert orientieren sich am prognostizierten Marktwert zum geplanten Verwertungszeitpunkt. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist.

Von uns wurde die Folgebewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt bestimmt, da die Bewertung der Vermietfahrzeuge hinsichtlich der auf den erwarteten Restwert vorgenommenen Abschreibungen auf die Vermietfahrzeuge auf ermessensbehafteten Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter basiert.

Die Angaben der gesetzlichen Vertreter des Mutterunternehmens zur Bewertung der Vermietfahrzeuge sind in den Abschnitten 3 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und 4.15 des Konzernanhangs enthalten.

- b) Im Rahmen unserer Prüfung der Angemessenheit des angewandten Bewertungsverfahrens haben wir die diesbezüglich bestehende Aufbau- und Ablauforganisation im Hinblick auf die

Angemessenheit und Wirksamkeit der eingerichteten Schlüsselkontrollen geprüft. Dies betrifft insbesondere den Prozess zur Berücksichtigung vertraglich vereinbarter Rückkaufwerte bzw. erwarteter Restwerte im Rahmen der planmäßigen Abschreibungen. Des Weiteren haben wir im Hinblick auf die Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen die Vorgehensweise zur Ermittlung eines derartigen Abschreibungsbedarfs nachvollzogen.

Im Rahmen unserer aussagebezogenen Prüfungshandlungen zu den außerplanmäßigen Abschreibungen haben wir die deren Ermittlung zugrunde liegenden Annahmen zu Restwert- und Verwertungsrisiken nachvollzogen und den auf dieser Basis kalkulierten Abschreibungsbedarf überprüft. Dabei haben wir auch die Erwartungen des Managements bezüglich der Marktpreisentwicklung mit den tatsächlichen Marktpreisen verglichen und plausibilisiert. Darüber hinaus haben wir eine analytische Prüfung der planmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen

- \\ den Bericht des Aufsichtsrats,
- \\ die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung gemäß §§ 315b und c i. V. m. 289b bis e HGB“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung,
- \\ die in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung,
- \\ die Versicherung der gesetzlichen Vertreter nach § 297 Abs. 2 Satz 4 und § 315 Abs. 1 Satz 5 HGB zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht,
- \\ den Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit nach § 21 EntgTranspG, der als Anlage zum zusammengefassten Lagebericht diesem beigefügt ist,
- \\ den Vergütungsbericht nach § 162 AktG und
- \\ alle übrigen Teile des Geschäftsberichts,



- || aber nicht den Konzernabschluss, nicht die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen Erklärung zur Unternehmensführung ist, und für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- || wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder zu 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 zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte im 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 zusammengefassten Lageberichts, 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 zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht 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 zusammengefassten Lagebericht 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 sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- || identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- || gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- || beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt 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 zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- || beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lagebericht 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und, sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen 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 zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei, die den SHA-256-Wert a41f590790abbf55e5dd17127cd81d0e1688db

b0fba1dfa308a66ed4fc23b571 aufweist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (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 zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) 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 zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lageberichts 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 zum 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 25. Mai 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 14. Dezember 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2005 als Konzernabschlussprüfer der Sixt SE, Pullach, 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 zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzern-

abschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Klaus Löffler.“

München, den 27. März 2023

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

KLAUS LÖFFLER
Wirtschaftsprüfer

FLORIAN KORTE
Wirtschaftsprüfer



D.3 || BILANZ DER SIXT SE

zum 31. Dezember 2022 (HGB)

| Aktiva | | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|--|-----------|------------------|------------------|
| in TEUR | | | |
| A. Anlagevermögen | | | |
| I. Immaterielle Vermögenswerte | | | |
| 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte | 49 | | 148 |
| II. Sachanlagen | | | |
| 1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3.925 | | 1.076 |
| 2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | - | | 1.089 |
| III. Finanzanlagen | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 1.079.931 | | 875.218 |
| | | 1.083.905 | 877.530 |
| B. Umlaufvermögen | | | |
| I. Vorräte | | | |
| 1. Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe | 180 | | |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 2.951 | | 2.266 |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 2.046.282 | | 1.752.418 |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 31 | | 12 |
| 4. Sonstige Vermögensgegenstände | 12.008 | | 11.640 |
| III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten | 9 | | 191.545 |
| | | 2.061.462 | 1.957.882 |
| C. Rechnungsabgrenzungsposten | | 2.758 | 2.884 |
| | | 3.148.125 | 2.838.296 |
| Passiva | | | |
| in TEUR | | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| A. Eigenkapital | | | |
| I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital: 15.360 TEUR; Vorjahr 15.360 TEUR) | 120.175 | | 120.175 |
| II. Kapitalrücklage | 203.173 | | 203.173 |
| III. Gewinnrücklagen | | | |
| Andere Gewinnrücklagen | 113.538 | | 113.538 |
| IV. Bilanzgewinn | 390.475 | | 453.818 |
| Davon Gewinnvortrag 279.796 TEUR (Vorjahr: 377.674 TEUR) | | 827.362 | 890.704 |
| B. Rückstellungen | | | |
| 1. Steuerrückstellungen | 24.033 | | 21.507 |
| 2. Sonstige Rückstellungen | 40.265 | | 22.597 |
| | | 64.298 | 44.105 |
| C. Verbindlichkeiten | | | |
| 1. Anleihen | 550.000 | | 800.000 |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 1.339.731 | | 748.500 |
| 3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 16.058 | | 3.885 |
| 4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 337.669 | | 342.366 |
| 5. Sonstige Verbindlichkeiten | 13.006 | | 8.736 |
| | | 2.256.465 | 1.903.486 |
| | | 3.148.125 | 2.838.296 |

Bilanzvermerke

Bürgschaftsverpflichtungen 707.493 TEUR (Vorjahr: 552.655 TEUR)



D.4 \ GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER SIXT SE

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (HGB)

| in TEUR | | 2022 | 2021 |
|---|---------|----------------|----------------|
| 1. Umsatzerlöse | | 108.947 | 95.496 |
| 2. Sonstige betriebliche Erträge | | 351.539 | 151.773 |
| 3. Aufwendungen für Fuhrpark | | 2.386 | 6.203 |
| 4. Personalaufwand | | | |
| a) Löhne und Gehälter | 114.951 | | 87.736 |
| b) Sozial Abgaben | 14.034 | | 11.146 |
| | | 128.985 | 98.882 |
| 5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen | | 1.129 | 1.119 |
| 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | 389.454 | 141.147 |
| 7. Erträge aus Beteiligungen | | 190.879 | 95.416 |
| 8. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen | | 7 | 5.446 |
| 9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | | 45.105 | 41.384 |
| 10. Abschreibungen auf Finanzanlagen | | - | 18.630 |
| 11. Aufwendungen aus Verlustübernahme | | 325 | 17 |
| 12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | | 35.922 | 30.555 |
| 13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | | 27.597 | 16.818 |
| 14. Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss | | 110.679 | 76.144 |
| 15. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | | 279.796 | 377.674 |
| 16. Bilanzgewinn | | 390.475 | 453.818 |



D.5 \\ VERGÜTUNGSBERICHT

1. VORWORT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat der Sixt SE („Gesellschaft“) freut sich, Ihnen den Vergütungsbericht 2022 vorzulegen. Der Vergütungsbericht gibt Auskunft über die im Geschäftsjahr 2022 jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Mitglied des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft gewährte und geschuldete Vergütung. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften.

Die Hauptversammlung der Sixt SE vom 25. Mai 2022 hat den für das Geschäftsjahr 2021 erstellten Vergütungsbericht unter Tagesordnungspunkt 6 mit einer Mehrheit von 81,16 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Er fand damit zwar breite Unterstützung – die Zustimmungquote lag aber auch deutlich unter der Zustimmungquote für die übrigen Tagesordnungspunkte. Dies war ein Anlass dafür, dass der Aufsichtsrat einen Vergütungsausschuss eingesetzt hat. Dieser hat sich intensiv mit der Vorstandsvergütung auseinandergesetzt und in einem ersten Schritt die konstruktive Kritik und die Verbesserungsvorschläge unserer Aktionäre, die wir vor, während und nach der Hauptversammlung 2022 erhalten haben, ausgewertet.

Das Feedback zum Vergütungsbericht 2021 bezog sich weit überwiegend auf die im Vergütungssystem der Gesellschaft festgeschriebene Struktur und weniger auf die Inhalte des Berichts. Der Aufsichtsrat hat unter anderem vor diesem Hintergrund entschieden, das bisherige Vergütungssystem weiterzuentwickeln und zu überarbeiten. Der Aufsichtsrat wird deshalb der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2023 ein überarbeitetes, neues Vergütungssystem zur Billigung vorlegen. Das neue Vergütungssystem trägt den weiter gestiegenen Erwartungen des Kapitalmarkts an die Struktur von Vergütungssystemen Rechnung. Zudem möchte der Aufsichtsrat, die Nachhaltigkeitsstrategie (ESG-Strategie) der Sixt Gruppe auch im Rahmen der Vorstandsvergütung verankern. Die aktuelle Nachhaltigkeitsstrategie wurde im September 2022 beschlossen.

Außerdem haben wir den Vergütungsbericht für das Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um weitere Informationen ergänzt, um damit einem weiteren Anliegen unserer Aktionäre nachzukommen.

Wir möchten uns hiermit bei unseren Aktionären für das Feedback bedanken und freuen uns auf eine Fortsetzung des Dialogs.

Der Aufsichtsrat der Sixt SE



2. VERGÜTUNGSSYSTEME FÜR VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder wurde vom Aufsichtsrat der Gesellschaft am 23. April 2021 beschlossen und am 16. Juni 2021 von der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft mit Beschluss zu Tagesordnungspunkt 7 gebilligt (§ 120a Abs. 1 AktG). Die Vorstandsdienstverträge aller gegenwärtigen Vorstandsmitglieder entsprechen dem beschlossenen Vergütungssystem.

Die Vergütung der Aufsichtsräte erfolgte entsprechend des gemäß § 113 Abs. 3 AktG von der ordentlichen Hauptversammlung der Sixt SE vom 16. Juni 2021 zu Tagesordnungspunkt 8 bzw. des von der ordentlichen Hauptversammlung der Sixt SE vom 25. Mai 2022 zu Tagesordnungspunkt 9 gefassten Beschlusses. Durch den Beschluss vom 25. Mai 2022 zu Tagesordnungspunkt 9 wurde die bisherige Vergütung durch eine Erhöhung der Festvergütung und die Einführung einer zusätzlichen Vergütung angepasst, um dem erhöhten Arbeitsaufwand der Mitglieder bzw. des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses sowie den gestiegenen Anforderungen und den in den letzten Jahren erhöhten zeitlichen Aufwand aller Aufsichtsratsmitglieder Rechnung zu tragen. Im Übrigen wurde die Vergütungsstruktur für die Mitglieder des Aufsichtsrats inhaltlich unverändert fortgeführt.

Detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite der Gesellschaft unter [ir.sixt.com](https://www.ir.sixt.com) in der Rubrik „Corporate Governance / Beschlüsse zum Vergütungssystem“ abrufbar.

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren.

3. VORSTANDSVERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2022

Die Gesellschaft verfolgt das Ziel, den Wachstumskurs des Sixt-Konzerns zu intensivieren, die Fokussierung auf integrierte und digital basierte Mobilitätsdienstleistungen weiter voranzutreiben und die Positionierung als global führenden internationalen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen auszubauen. Zur Erreichung dieser Ziele basiert die Vergütung für den Vorstand der Sixt SE auf folgenden Leitlinien:

- || Eine transparente, nachvollziehbare und am wirtschaftlichen Erfolg des Gesamtkonzerns orientierte Vergütung fördert das gesamtstrategische Agieren des Vorstands sowie ein nachhaltiges Wachstum des Sixt-Konzerns.
- || Das Aufgabenspektrum und die Leistung des Vorstandsmitglieds sind bestimmend für seine Gesamtvergütung.
- || Mehrjährige Bemessungsgrundlagen sowie geschäftsjährlich wirkende Deckelungsbeträge (Caps) für variable Vergütungskomponenten fördern langfristig angelegtes Wachstum und vermeiden Anreize zum Eingehen unverhältnismäßiger Risiken.
- || Ein Bestandteil der variablen erfolgsabhängigen Vergütungselemente ist langfristig aktienbasiert und zielt damit auf eine starke Aktienkultur sowie eine Angleichung der Interessen von Aktionären, Management und weiteren Stakeholdern ab.

Das Jahr 2022 war für SIXT trotz unsicherer Rahmenbedingungen erneut ein Rekordjahr. Der Konzernumsatz stieg von 2,28 Mrd. Euro um 34,3 % auf 3,07 Mrd. Euro. Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) erreichte den Rekordwert von 550,2 Mio. Euro, eine Steigerung um 24,4 % zum Vorjahr (442,2 Mio. Euro). Es ist damit gelungen, den Wachstumskurs erfolgreich fortzusetzen. Hierfür gebührt dem Vorstand und allen Mitarbeitern der ausdrückliche Dank des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat überprüft die Angemessenheit der Vergütungsbestandteile in regelmäßigen Abständen, um ein übliches und wettbewerbsfähiges System sicherzustellen. Zur Beurteilung der Angemessenheit der Vergütung der Mitglieder des Vorstands zieht der Aufsichtsrat sowohl einen Horizontal- als auch einen Vertikalvergleich heran. Zur Bewertung der horizontalen Üblichkeit werden Unternehmen betrachtet, die hinsichtlich relevanter Kriterien, wie zum Beispiel der Branche und der Größe (gemessen an Umsatz, Profitabilität, Mitarbeitern und Marktkapitalisierung), mit der Gesellschaft vergleichbar sind. Der Großteil der Vergleichsunternehmen stammt aus Deutschland. Zudem können Unternehmen mit Sitz im Ausland berücksichtigt werden. Darüber hinaus vergleicht der Aufsichtsrat die Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder im Verhältnis zur Vergütungsstruktur in der Sixt Gruppe. Im Rahmen dieses Vertikalvergleichs berücksichtigt der Aufsichtsrat die Vergütungsstruktur und Höhe der Vergütung der leitenden Mitarbeitenden und Führungskräfte der Gesellschaft



unterhalb der Vorstandsebene sowie der Mitglieder der Geschäftsleitungen von Konzernunternehmen der Sixt-Gruppe (insbesondere der operativen Landesgesellschaften) und der Belegschaft insgesamt.

Im Rahmen der Erweiterung des Vorstands im Jahr 2022 hat der Aufsichtsrat sich auf börsennotierte deutsche Unternehmen fokussiert, die im SDAX, MDAX oder DAX gelistet sind und in Bezug auf Umsatz, Anzahl der Mitarbeiter und Marktkapitalisierung mit Sixt vergleichbar sind. Weit überwiegend wurde auf MDAX und SDAX Unternehmen abgestellt. Im Zusammenhang mit der Festlegung der Maximalvergütung und der Struktur des neuen Vergütungssystems hat der Aufsichtsrat als Orientierung sämtliche im MDAX gelisteten Unternehmen herangezogen. Die Unternehmen des MDAX eignen sich vor allem im Hinblick auf Größe und Land als ausschlaggebende Vergleichsgruppe. Dabei wurde auch die relative Positionierung der Gesellschaft hinsichtlich des Umsatzes, der Anzahl der Beschäftigten, und der Marktkapitalisierung berücksichtigt. Zudem wurden bei der Ausarbeitung des neuen Vergütungssystems auch vereinzelte Unternehmen vergleichbarer Branche mit Sitz im Ausland als zusätzliche Indikation herangezogen.

Nachfolgender Tabelle ist die den jeweiligen Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Gesamtvergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG zu entnehmen. Die Tabelle enthält demnach alle Beträge, die den einzelnen Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 tatsächlich zugeflossen sind (gewährte Vergütung) beziehungsweise alle rechtlich fälligen, aber bisher nicht zugeflossenen Vergütungen (geschuldete Vergütung). Die Tantieme 2022 wird als gewährte Vergütung betrachtet, da die maßgebliche Leistung bis zum 31. Dezember 2022 erbracht und die Vergütung damit im Grundsatz verdient wurde.

Somit wird die gesamte Tantieme 2022 als Teil der Gesamtvergütung angegeben, obwohl die Auszahlung erst nach Ablauf des Geschäftsjahres in zwei Teilen erfolgt (siehe untenstehend die weiteren Erläuterungen zur Tantieme). Dies stellt sicher, dass eine Verbindung zwischen erbrachter Leistung und Vergütung im Berichtszeitraum hergestellt und die Transparenz erhöht wird. Über die im Geschäftsjahr 2022 erfolgte Auszahlung der Tantieme für 2021 für gegenwärtige und ausgeschiedene Vorstandsmitglieder wird aus Gründen der Klarheit nicht erneut berichtet. Hierfür und in Bezug auf die übrigen Vorjahreszahlen wird auf den Vergütungsbericht für das Jahr 2021 verwiesen.

| Vorstandsmitglieder | Alexander Sixt | Konstantin Sixt | Prof. Dr. Kai Andrejewski | Nico Gabriel | Vinzenz Pflanz | James Adams |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------|---------------------|---------------------|
| | Co-Vorsitzender des Vorstands | Co-Vorsitzender des Vorstands | CFO | COO | CBO seit 01.10.2022 | CCO seit 01.10.2022 |
| in TEUR | 2022 | 2022 | 2022 | 2022 | 2022 | 2022 |
| Grundvergütung | 1.700 | 1.700 | 685 | 500 | 175 | 175 |
| Nebenleistungen ¹ | 39 | 29 | 17 | 22 | 8 | 4 |
| Summe der festen Vergütungsbestandteile | 1.739 | 1.729 | 702 | 522 | 183 | 179 |
| Relativer Anteil der festen Vergütungsbestandteile in % der Gesamtvergütung | 40 % | 40 % | 33 % | 27 % | 46 % | 45 % |
| Tantieme 2022 (Auszahlung verteilt im Jahr 2023 und 2024) | 2.600 | 2.600 | 1.425 | 1.425 | 216 | 216 |
| Relativer Anteil der Tantieme 2022 in % der Gesamtvergütung | 60 % | 60 % | 67 % | 73 % | 54 % | 55 % |
| Mehrfährige variable Vergütung ² | - | - | - | - | - | - |
| Gesamtvergütung | 4.339 | 4.329 | 2.127 | 1.947 | 399 | 395 |

¹ Die enthaltenen Nebenleistungen sind im Abschnitt „Erfolgsunabhängige Vergütung“ dargestellt. Beiträge für die D&O Versicherung sind nicht enthalten.

² Eine Auszahlung aus dem im Geschäftsjahr 2021 beschlossenen Share Performance Programm (SPP) erfolgte im Jahr 2022 nicht, da die vierjährige Wartefrist noch läuft. Die Details zu dem SPP, insbesondere der für jeweilige Zuteilungsbetrag für jedes Vorstandsmitglied, werden nachstehend dargestellt. Insgesamt haben die Herren Alexander Sixt, Konstantin Sixt, Prof. Dr. Kai Andrejewski und Nico Gabriel am 01. Juni 2022 27.051 virtuelle Aktien (Zuteilungsbetrag 3,2 Mio. EUR) erhalten. Nur wenn das Vorstandsmitglied vier Jahre nach Zuteilung weiterhin im Amt ist, erhält es eine Barauszahlung aus dem SPP, deren Höhe von der Kursentwicklung abhängt. Auch aus in früheren Jahren gewährten langfristigen Vergütungskomponenten für einzelne Mitglieder des Vorstands (siehe die allgemeinen Ausführungen zum Matching Stock Programm 2012 für Mitglieder des Vorstands und Führungskräfte im Konzernanhang) erfolgte im Jahr 2022 keine Zuteilung oder Auszahlung.



Erfolgsunabhängige Vergütung

Das angegebene Grundgehalt wurde monatlich in zwölf gleichen Teilbeträgen ausbezahlt. Die Höhe des Grundgehalts orientiert sich jeweils am Aufgabenspektrum, Ressortzuschnitt und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Die Grundgehälter der Co-Vorsitzenden des Vorstands und der übrigen bereits in 2021 tätigen Vorstandsmitglieder sind im Vergleich zu 2021 unverändert geblieben.

Die gewährten Nebenleistungen umfassen die Bereitstellung von maximal zwei Dienstwägen zur dienstlichen und privaten Nutzung, die Möglichkeit zur Nutzung eines Fahrerservices, die Nutzung eines Dienstmobiltelefons auch zu privaten Zwecken sowie – bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen – die Gewährung von Personenschutz. Des Weiteren erhalten die Mitglieder des Vorstands Zuschüsse zu Krankenversicherungs- und Pflegeversicherungsbeiträgen (begrenzt auf die Hälfte des allgemeinen und einheitlichen Beitragssatzes der gesetzlichen Krankenkasse). Ferner besteht zugunsten der Mitglieder des Vorstands eine Unfallversicherung sowie eine Rechtsschutzversicherung.

Weiterhin unterhält die Gesellschaft eine Vermögensschaden-Haftpflicht-Gruppenversicherung für Organmitglieder und bestimmte Mitarbeiter des Sixt-Konzerns. Sie wird jährlich abgeschlossen beziehungsweise verlängert. Die Versicherung deckt das persönliche Haftungsrisiko für den Fall ab, dass der Personenkreis bei Ausübung seiner Tätigkeit für Vermögensschäden in Anspruch genommen wird. In der Police für das Geschäftsjahr 2022 ist für die Mitglieder des Vorstands ein Selbstbehalt enthalten, der den Vorgaben des Aktiengesetzes entspricht.

Erfolgsabhängige Vergütung

Die Mitglieder des Vorstands erhalten zusätzlich zu ihrer erfolgsunabhängigen Grundvergütung und den vertraglichen Nebenleistungen eine erfolgsabhängige Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung besteht aus zwei Komponenten, einer Tantieme (STI) und einem aktienbasierten Share Performance Programm (LTI).

Tantieme (STI)

Entstehung und Höhe des Tantiemeanspruchs der Vorstandsmitglieder für 2022 sind abhängig von dem für das Geschäftsjahr 2022 im Konzernabschluss der Gesellschaft ausgewiesenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern (EBT) als Performancekennzahl. Diese Vergütungs-

komponente fördert aufgrund ihrer Berechnungsklarheit und Transparenz und aufgrund der grundsätzlich ertragsbezogenen und auf den Gesamtkonzern ausgerichteten Ausgestaltung ein nachhaltig ertragsorientiertes Wachstum der Sixt-Gruppe und am Erfolg des Gesamtkonzerns orientierte strategische und operative Führungsentscheidungen. Der Grad der Zielerreichung ist transparent anhand der jeweiligen geschäftsjährlich festgestellten und im Konzernabschluss der Sixt SE für das betreffende Geschäftsjahr aufgeführten tatsächlichen Kennzahlen ablesbar.

Für jedes Geschäftsjahr der Vertragslaufzeit eines Vorstandsmitgliedervertrags („Basisjahr“) wird ermittelt, ob und ggf. in welcher Höhe ein Anspruch auf Tantieme entstanden ist. Bei unterjährigem Beginn oder Ende der Vertragslaufzeit wird die Tantieme für das betreffende Basisjahr zeitanteilig gewährt. Die Entstehung des Tantiemeanspruchs ist insgesamt davon abhängig, dass das EBT im jeweiligen Basisjahr einen bestimmten Mindestwert erreicht. Wird der vereinbarte Mindestwert nicht erreicht, entsteht für das betroffene Vorstandsmitglied für das jeweilige Basisjahr kein Tantiemeanspruch. Wird der Mindestwert überschritten, so ist die Höhe des Tantiemeanspruchs grundsätzlich davon abhängig, in welchem Maß, der im jeweiligen Basisjahr tatsächlich erreichte Wert des EBT den tantiemerelevanten Mindestwert überschritten hat. Welche Mindestwertüberschreitung zu welcher Tantiemehöhe führt, ist in den jeweiligen Vorstandsmitgliederverträgen für deren gesamte Laufzeit geregelt. Das jeweilige Vorstandsmitglied erhält einen individuell bestimmten Zahlungsbetrag für jede volle Mio. EUR des EBT über dem vereinbarten Mindestwert. Wenn das EBT einen bestimmten zusätzlichen Wert überschreitet (EBT-Zusatzschwelle), erhöht sich der für jede volle Mio. EUR des EBT vereinbarte Zahlungswert. Die Höhe des Tantiemeanspruchs ist dabei absolut begrenzt auf einen jeweils fest vereinbarten Maximalbetrag (Cap) pro Basisjahr.

Der EBT-Mindestwert, die EBT-Zusatzschwelle sowie der erreichbare Maximalbetrag (Cap) wurden individuell für die einzelnen Vorstandsmitglieder vereinbart und sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich. Die Übersicht zeigt zudem das für die Berechnung maßgebliche EBT. Im Jahr 2022 – dem bisher besten Geschäftsjahr der Unternehmensgeschichte – betrug dieses EBT 550 Mio. Euro, sodass der jeweils vereinbarte EBT-Mindestwert, die EBT-Zusatzschwelle, sowie bei den Co-Vorstandsvorsitzenden, den Herren Alexander und Konstantin Sixt, jeweils der Maximalbetrag erreicht wurde.



| Vorstandsmitglieder | Alexander Sixt | | Konstantin Sixt | | Prof. Dr. Kai Andrejewski | | Nico Gabriel | | Vinzenz Pflanz | | James Adams | |
|--|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|---------------------------|-------------------|--------------|-------------------|---------------------|------------|---------------------|------------|
| | Co-Vorsitzender des Vorstands | | Co-Vorsitzender des Vorstands | | CFO | | COO | | CBO seit 01.10.2022 | | CCO seit 01.10.2022 | |
| | 2022 | 2021 ¹ | 2022 | 2021 ¹ | 2022 | 2021 ¹ | 2022 | 2021 ¹ | 2022 | 2021 | 2022 | 2021 |
| EBT-Mindestwert (in Mio. EUR) | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | n/a | 200 | n/a |
| EBT-Zusatzschwelle (in Mio. EUR) | 400 | 400 | 400 | 400 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | n/a | 300 | n/a |
| Im Konzernabschluss ausgewiesenes EBT (in Mio. EUR) | 550 | 442 | 550 | 442 | 550 | 442 | 550 | 442 | 550 | 442 | 550 | 442 |
| Maximalbetrag für die Tantieme pro Jahr (Cap) (in TEUR) | 2.600 | 2.600 | 2.600 | 2.600 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | n/a | 2.000 | n/a |
| Gesamte Tantieme (Auszahlung verteilt auf zwei Jahre) | 2.600 | 1.890 | 2.600 | 1.890 | 1.425 | 547 | 1.425 | 895 | 216 | n/a | 216 | n/a |

¹ Neben des Anstiegs des EBT um 24,4 % resultieren die unterschiedlichen Gesamtbeträge daraus, dass die Herren Nico Gabriel und Prof. Dr. Kai Andrejewski ihre Tätigkeit unterjährig aufgenommen haben und dass die Herren Alexander und Konstantin Sixt die Funktion der Co-Vorsitzenden des Vorstands erst seit 17. Juni 2021 innehatten

Entsprechend der Vorgaben des Vergütungssystems ist der Tantiemeanspruch 2022 in zwei Tranchen untergliedert. Die erste Tranche in Höhe von 49,9 % des Tantiemeanspruchs wird mit Ablauf der Hauptversammlung 2023 zur Zahlung fällig. Die zweite Tranche in Höhe von 50,1 % des Tantiemeanspruchs ist in ihrem Bestand davon abhängig, dass das EBT in dem auf das Basisjahr folgenden Geschäftsjahr größer als 0 Euro ist. Wird dies erreicht, so wird die jeweilige zweite Tranche des Tantiemeanspruchs mit Ablauf der Hauptversammlung fällig, welche über die Gewinnverwendung für das auf das Basisjahr folgende Geschäftsjahr beschließt. Wird dies nicht erreicht, so verfällt der Anspruch auf die zweite Tranche

ersatzlos. Somit wird der Tantiemeanspruch für das Basisjahr auf 49,9 % des ursprünglichen, d.h. zunächst entstandenen Tantiemeanspruchs reduziert.

Aus Gründen der Transparenz wurde der gesamte Tantiemebetrag als Teil der Gesamtvergütung für 2022 ausgewiesen.

Damit werden aus der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022 in den Geschäftsjahren 2023 bzw. 2024 folgende Beträge zur Zahlung fällig, wobei die Auszahlung im Jahr 2024 bei den gegenwärtigen Vorstandsmitgliedern vom Erreichen des für das Geschäftsjahr 2023 geltenden EBT-Mindestwerts abhängt:

| Tantieme 2022 nach Fälligkeit | Alexander Sixt | | Konstantin Sixt | | Prof. Dr. Kai Andrejewski | | Nico Gabriel | | Vinzenz Pflanz | | James Adams | |
|-------------------------------|----------------|--|-----------------|--|---------------------------|--|--------------|--|----------------|--|-------------|--|
| in TEUR | | | | | | | | | | | | |
| 2023 | 1.297 | | 1.297 | | 711 | | 711 | | 108 | | 108 | |
| 2024 | 1.303 | | 1.303 | | 714 | | 714 | | 108 | | 108 | |
| Gesamt | 2.600 | | 2.600 | | 1.425 | | 1.425 | | 216 | | 216 | |

Aktienbasiertes virtuelles Share Performance Programm

Im Konzern bestand im Geschäftsjahr 2022 ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching Stock Programm – MSP), welches 2012 initiiert wurde (MSP 2012) und mittlerweile beendet ist. Im Geschäftsjahr 2022 wurden daraus keine neuen Tranchen von Aktienoptionen an Vorstände und Mitarbeiter zugeteilt und keine Vorzugsaktien ausgegeben, da die Auszahlungsvoraussetzungen nicht erreicht wurden.

Die gegenwärtigen Vorstandsmitglieder sind Teilnehmer des im Jahr 2021 neu aufgesetzten Share Performance Programms (SPP). Das SPP ist langfristig ausgerichtet und aktienbasiert. Maßgeblich ist die Erreichung eines bestimmten

EBT als Performancekennzahl. Die Anzahl der zugeteilten virtuellen Stammaktien ergibt sich aktuell aus einem bestimmten Bruchteil des EBT des letzten abgelaufenen Geschäftsjahres, höchstens jedoch einem vereinbarten Cap, dividiert durch den gewichteten Schlusskurs der Stammaktie im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten zehn Handelstage vor dem Datum der Zuteilung der virtuellen Aktien. Das Zuteilungsdatum ist der 01. Juni eines jeden Kalenderjahres bzw., falls dies ein Samstag, Sonn- oder Feiertag ist, der darauffolgende Arbeitstag.

Nur wenn das Vorstandsmitglied vier Jahre nach Zuteilung weiterhin im Amt ist, erhält es eine Barauszahlung aus dem



SPP. Für die im Jahr 2022 erfolgte Zuteilung erfolgt die Auszahlung somit im Jahr 2026, wenn das jeweilige Vorstandsmitglied weiterhin im Amt ist. Die Höhe der Barauszahlung entspricht dem Produkt aus der Anzahl der virtuellen Stammaktien, die für die betreffende Tranche zugeteilt wurden, und dem gewichteten Schlusskurs der Stammaktien für einen bestimmten Zeitraum vor dem Datum der Auszahlung, höchstens jedoch einem vereinbarten Auszahlungscap. Bei außergewöhnlichen Entwicklungen nach oben oder unten (wie z.B. erheblichen Änderungen von Bilanzierungsregelungen) kann der Aufsichtsrat nach billigem Ermessen die Formel für die Berechnung der Zuteilung von virtuellen Aktien ändern. Damit wird zugleich eine Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex umgesetzt.

Die aktienbasierte langfristige erfolgsabhängige Vergütungskomponente weist ebenfalls eine hohe Berechnungsklarheit

und Transparenz auf. Da sie an einer langfristigen Kursentwicklung gekoppelt ist, spiegelt sie zum einen die Interessen der Aktionäre wider und soll zum anderen eine nachhaltige Unternehmensstrategie sichern.

Am 01. Juni 2022 haben die zum damaligen Zeitpunkt zum Vorstand bestellten Mitglieder virtuelle Stammaktien entsprechend nachstehender Tabelle zugeteilt bekommen. Die Tabelle zeigt zudem den EBT-Mindestwert, den maximalen Zuteilungsbetrag (Cap) und den (im Fall einer Auszahlung nach vier Jahren geltenden) Auszahlungscap.

Herr Vinzenz Pflanz und Herr James Adams waren zum Zeitpunkt der Zuteilung noch nicht Mitglieder des Vorstands. Beide waren als Führungskräfte in 2022 Teilnehmer an dem für Mitarbeiter aufgesetzten SPP und haben in dieser Funktion virtuelle Aktien zugeteilt bekommen.

| Vorstandsmitglieder | Alexander Sixt | Konstantin Sixt | Prof. Dr. Kai Andrejewski | Nico Gabriel |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------|
| | Co-Vorsitzender des Vorstands | Co-Vorsitzender des Vorstands | CFO | COO |
| in TEUR | 2022 | 2022 | 2022 | 2022 |
| EBT-Mindestwert (in Mio. EUR) | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Maximaler Zuteilungsbetrag (CAP) (in TEUR) | 1.500 | 1.500 | 500 | 800 |
| Auszahlungscap | 1.500 | 1.500 | 500 | 800 |
| Zuteilungsbetrag (01. Juni 2022) (in TEUR) | 1.105 | 1.105 | 332 | 663 |
| Aktienkurs zum Zeitpunkt der Zuteilung in Euro ¹ | 118,50 | 118,50 | 118,50 | 118,50 |
| Anzahl der zugeteilten virtuellen Aktien | 9.328 | 9.328 | 2.798 | 5.597 |

¹ Der Zuteilungskurs ermittelt sich aus dem volumengewichteten Durchschnittskurs der Sixt SE Stammaktie im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten zehn Handelstage vor dem jeweiligen Zuteilungstag

Gesamtvergütung und Maximalvergütung

Für das Geschäftsjahr 2022 ergibt sich eine Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft in Höhe von insgesamt 13,5 Mio. Euro. Im Rahmen des Vergütungssystems wurde eine Maximalvergütung für den Gesamtvorstand in Höhe von 23 Mio. Euro festgesetzt. Für die Gegenüberstellung der Maximalvergütung mit der Gesamtvergütung müssen nach dem Vergütungssystem etwaige Zuflüsse aus aktienbasierten Vergütungsbestandteilen demjenigen Geschäftsjahr zugeordnet werden, in welchem die Zuteilung der Tranche erfolgte. Wie obenstehend ausgeführt haben die Herren Alexander Sixt, Konstantin Sixt, Prof. Dr. Kai Andrejewski und Nico Gabriel im Jahr 2022 27.051 virtuelle Aktien erhalten. Da eine Auszahlung aus dieser Tranche erst im Jahr 2026 erfolgt,

kann die tatsächliche Auszahlung aus dem LTI noch nicht bestimmt werden. Aufgrund der vereinbarten Auszahlungscaps für das LTI (siehe obenstehende Tabelle) steht jedoch bereits fest, dass die Maximalvergütung eingehalten wird. Über die abschließende Prüfung der Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2022 wird im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2026 berichtet.

Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile / Zusagen Dritter / Sonstiges

Im Geschäftsjahr 2022 wurden von Vorstandsmitgliedern keine variablen Vergütungsbestandteile zurückgefordert. Keinem Vorstandsmitglied sind von einem Dritten Leistungen im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied zugesagt



oder im Geschäftsjahr gewährt worden. Keinem Vorstandsmitglied wurden Darlehen von der Gesellschaft gewährt oder zugesagt.

Pensionsansprüche von gegenwärtigen oder ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern bestehen nicht.

Leistungen im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Vorstandsmitgliedern

Im Geschäftsjahr 2022 sind keine Mitglieder des Vorstands ausgeschieden.

4. VERGÜTUNG DER AUFSICHTSRÄTE IM GESCHÄFTSJAHR 2022

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder ist entsprechend der überwiegenden Marktpraxis bei börsennotierten Gesellschaften in Deutschland als reine Festvergütung ohne variable Bestandteile ausgestaltet. Vorstand und Aufsichtsrat sind der Auffassung, dass eine reine Festvergütung der Aufsichtsratsmitglieder am besten geeignet ist, die Unabhängigkeit des Aufsichtsrats zu stärken und der unabhängig vom Unternehmenserfolg zu erfüllenden Beratungs- und Überwachungsfunktion des Aufsichtsrats Rechnung zu tragen.

Auf Basis des von der ordentlichen Hauptversammlung der Sixt SE vom 25. Mai 2022 zu Tagesordnungspunkt 9 gefassten Beschlusses erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrates eine feste Vergütung in Höhe von 75.000 Euro für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat. Der Vorsitzende erhält den doppelten Betrag (150.000 Euro). Für die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss erhalten die betreffenden Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu der Vergütung nach den vorstehenden Sätzen für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Zugehörigkeit zum Prüfungsausschuss eine feste Vergütung in Höhe von 20.000 Euro; für den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses beträgt diese zusätzliche Vergütung

25.000 Euro. Für das Geschäftsjahr 2022 gilt dies zeitanteilig ab Beginn des 26. Mai 2022. Bis einschließlich 25. Mai 2022 gilt – zeitanteilig – die bisherige Regelung wonach Mitglieder des Aufsichtsrates für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat eine feste Vergütung in Höhe von 50.000 Euro und der Vorsitzende den doppelten Betrag (100.000 Euro) erhält. Eine Vergütung für die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss war bis zum 25. Mai 2022 nicht vorgesehen.

Besteht das Amt nicht während eines vollen Geschäftsjahres, wird die vorstehende Vergütung zeitanteilig entsprechend der Dauer der Aufsichtsratszugehörigkeit gewährt. Die Vergütung ist jeweils nach Ablauf des Geschäftsjahres zur Zahlung fällig. Zudem stellt die Gesellschaft dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats einen Dienstwagen der Oberklasse zur Verfügung, der auch privat genutzt werden kann. Ferner besteht zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschadens-Haftpflichtversicherung (D&O). Ein Selbstbehalt wurde nicht vereinbart.

Auf Basis des beschriebenen Vergütungssystems ergibt sich für die aktiven Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2022 die in nachfolgender Tabelle aufgeführte gewährte und geschuldete Gesamtvergütung. Die Tabelle enthält demnach alle Beträge, die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 tatsächlich zugeflossen sind (gewährte Vergütung) beziehungsweise alle rechtlich fälligen, aber bisher nicht zugeflossenen Vergütungen (geschuldete Vergütung). Die Festvergütung 2022 wird als gewährte Vergütung betrachtet, da die maßgebliche Leistung bis zum 31. Dezember 2022 erbracht und die Vergütung damit im Grundsatz erdient wurde. Die tatsächliche Auszahlung erfolgte zu Beginn des Geschäftsjahres 2023. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 erfolgte die Auszahlung der Festvergütung für das Geschäftsjahr 2021. Hierüber wurde bereits im Vergütungsbericht 2021 berichtet auf den hiermit verwiesen wird.



| Aufsichtsratsmitglieder | Festvergütung 2022 | Vergütung für Tätigkeit im Prüfungsausschuss 2022 | Nebenleistungen 2022 | Gesamtvergütung 2022 |
|---|-----------------------|--|-------------------------|-------------------------|
| in TEUR | | | | |
| Erich Sixt (Vorsitzender des Aufsichtsrats) | 130 | - | 43 ¹ | 173 |
| Dr. Daniel Terberger ² | 65 | 12 | - | 77 |
| Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel (Mitglied des Aufsichtsrats seit 02. Juni 2022) ² | 44 | 6 | - | 50 |
| Dr. Julian zu Putlitz (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) ² | 65 | 15 | - | 80 |

¹ Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält einen Dienstwagen, auch zur privaten Verfügung.

² Herr Dr. Julian zu Putlitz, Herr Dr. Daniel Terberger und Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel sind Mitglieder des Prüfungsausschusses. Herr Dr. Julian zu Putlitz ist dessen Vorsitzender. Frau Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel ist seit 13. September 2022 Mitglied im Prüfungsausschuss

5. VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

Die nachfolgende Tabelle stellt gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 AktG die Ertragsentwicklung von Sixt, die jährliche Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie eine Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis dar. Bei der Darstellung wird von der Übergangsregelung des § 26j Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Aktiengesetz Gebrauch gemacht und erstmalig auf den Vergleich des Geschäftsjahres 2020 zu 2021 abgestellt. Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wird für den Vergleich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung i.S. des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG abgestellt. Bei unterjährigem Eintritt in den Vorstand beziehungsweise Aufsichtsrat im Vorjahr erfolgt zur besseren Vergleichbarkeit eine Hochrechnung auf ein volles Jahr. Die angegebene Veränderung bei den Vorstandsmitgliedern im Vergleich zu 2021 ist insbesondere auf den Anstieg der variablen Vergütung in Folge der sehr guten Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2022 zurückzuführen. Bei den Herren Alexander und Konstantin Sixt ist zudem zu

berücksichtigen, dass diese erst im Lauf des Jahres 2021 zu Co-Vorsitzenden des Vorstands bestellt wurden. Bei den Aufsichtsratsmitgliedern ergibt sich ein Anstieg der Vergütung aufgrund des von der ordentlichen Hauptversammlung der Sixt SE vom 25. Mai 2022 zu Tagesordnungspunkt 9 gefassten Beschlusses. Durch diesen Beschluss wurde die bisherige Vergütung durch eine Erhöhung der Festvergütung und die Einführung einer zusätzlichen Vergütung angepasst für den erhöhten Arbeitsaufwand der Mitglieder bzw. des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses sowie für die gestiegenen Anforderungen und den in den letzten Jahren erhöhten zeitlichen Aufwand aller Aufsichtsratsmitglieder.

Für die Darstellung der Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf die Belegschaft der Sixt SE und der mit der Sixt SE verbundenen Unternehmen mit Sitz in Deutschland abgestellt. Berücksichtigt wurden Zahlungen für Löhne und Gehälter sowie Nebenleistungen, Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung sowie die dem jeweiligen Geschäftsjahr zuzurechnenden kurzfristigen variablen Vergütungsbestandteile.



| Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung im Vergleich mit Blick auf die Gesamtvergütung | Veränderung in % von 2020 zu 2021 ¹ | Veränderung in % von 2021 zu 2022 |
|--|---|--------------------------------------|
| Gegenwärtige Vorstandsmitglieder | | |
| Alexander Sixt | 294 % | 31 % |
| Konstantin Sixt | 294 % | 31 % |
| Prof. Dr. Kai Andrejewski | - | 32 % |
| Nico Gabriel | - | 40 % |
| Vinzenz Pflanz (seit 01. Oktober 2022) | - | - |
| James Adams (seit 01. Oktober 2022) | - | - |
| Ausgeschiedene und frühere Vorstandmitglieder | | |
| Daniel Marasch (CVTO bis 31. Dezember 2021) | - | - |
| Erich Sixt (CEO bis 16. Juni 2021) | 391 % | - |
| Jörg Bremer (CFO bis 30. Juni 2021) | 96 % | - |
| Detlev Pättsch (COO bis 31. März 2021) | 26 % | - |
| Gegenwärtige Aufsichtsratsmitglieder | | |
| Erich Sixt | - | 30 % |
| Dr. Julian zu Putlitz | - | 60 % |
| Dr. Daniel Terberger | 0 % | 54 % |
| Anna Magdalena Kamenetzky-Wetzel (Mitglied des Aufsichtsrats seit 02. Juni 2022) | - | - |
| Frühere Aufsichtsratsmitglieder | | |
| Friedrich Joussen (Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 16. Juni 2021) | 0 % | - |
| Ralf Teckentrup (Mitglied des Aufsichtsrats bis 16. Juni 2021) | 0 % | - |
| Ertragsentwicklung der Gesellschaft | | |
| Jahresüberschuss der Sixt SE gem. §275 Abs. 3 Nr. 16 HGB | -29 % ² | 47 % |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Sixt-Konzerns (EBT) nach IFRS | n/a % ³ | 24 % |
| Ergebnis des Sixt-Konzerns nach IFRS | 15.828% ⁴ | 24 % |
| Durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ⁵ | 11% (in 2021: EUR 73.332) | 12 % (in 2022: EUR 81.768) |

¹ Die Veränderung von 2020 auf 2021 ist insbesondere auf die Auswirkungen der Coronapandemie auf das Geschäftsjahr 2020, den Verzicht auf Tantieme- und Gehaltszahlungen im Geschäftsjahr 2020 sowie die Änderungen der Verantwortlichkeiten im Vorstand zurückzuführen.

² Der handelsrechtliche Jahresüberschuss des Sixt SE im Jahr 2020 enthielt einen Sondereffekt aus dem Verkauf der Sixt Leasing in Höhe von 129.430 TEUR.

³ Das EBT des Konzerns gem. IFRS war im Jahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie negativ (-81.546 TEUR) und betrug im Jahr 2021 442.169 TEUR. Eine prozentuale Angabe der Veränderung ist aufgrund des negativen Ergebnisses im Jahr 2020 nicht sinnvoll.

⁴ Das Ergebnis des Sixt-Konzerns nach IFRS lag im Jahr 2020 bei 1.966 TEUR und im Jahr 2021 bei 313.150 TEUR.

⁵ Für die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer wird auf die Belegschaft der Sixt SE und der mit der Sixt SE verbundenen Unternehmen mit Sitz in Deutschland abgestellt. Berücksichtigt wurden Zahlungen für Löhne und Gehälter sowie Nebenleistungen, Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung sowie die dem jeweiligen Geschäftsjahr zuzurechnenden kurzfristigen variablen Vergütungsbestandteile.

Pullach, 28. März 2023

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat



D.6 || VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER DIE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS NACH § 162 ABS. 3 AKTG

„An die Sixt SE, Pullach

Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 daraufhin formell geprüft, ob die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG im Vergütungsbericht gemacht wurden. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir den Vergütungsbericht nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung sind im beigefügten Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt des Vergütungsberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit § 162 Abs. 3 AktG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 870 (08.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach dieser Vorschrift und diesem Standard ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir haben als Wirtschaftsprüferpraxis die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet. Die Berufspflichten gemäß der Wirtschaftsprüferordnung und der Berufssatzung

für Wirtschaftsprüfer / vereidigte Buchprüfer einschließlich der Anforderungen an die Unabhängigkeit haben wir eingehalten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Ferner sind sie verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob im Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden sind, und hierüber ein Prüfungsurteil in einem Vermerk abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung so geplant und durchgeführt, dass wir durch einen Vergleich der im Vergütungsbericht gemachten Angaben mit den in § 162 Abs. 1 und 2 AktG geforderten Angaben die formelle Vollständigkeit des Vergütungsberichts feststellen können. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts nicht geprüft. “

München, den 28. März 2023

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

KLAUS LÖFFLER
Wirtschaftsprüfer

FLORIAN KORTE
Wirtschaftsprüfer



D.7 \\ FINANZKALENDER

Finanzkalender der Sixt SE

| | |
|--|------------------|
| Bilanzpressekonferenz zum Geschäftsjahr 2022 | 2. März 2023 |
| Veröffentlichung Geschäftsbericht 2022 | 30. März 2023 |
| Analystenkonferenz (Frankfurt) | 18. April 2023 |
| Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2023 | 11. Mai 2023 |
| Ordentliche Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2022 (virtuelle Hauptversammlung) | 23. Mai 2023 |
| Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2023 | 8. August 2023 |
| Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2023 | 8. November 2023 |

Alle Termine / Veranstaltungsorte ohne Gewähr

Sixt SE

Zugspitzstraße 1
82049 Pullach
Deutschland

Telefon +49 (0) 89/7 44 44-0
Telefax +49 (0) 89/7 44 44-8 6666

Kontakt Investor Relations

Telefon +49 (0) 89/7 44 44-5104
Telefax +49 (0) 89/7 44 44-8 5104
investorrelations@sixt.com

<http://ir.sixt.com>
<http://about.sixt.com>

Erstellung

Inhouse produziert mit firesys

Konzeption, Projektmanagement, Texterstellung

GFD – Gesellschaft für Finanzkommunikation mbH, Frankfurt am Main

Gestaltung

Ligaturas GmbH – Reportdesign, Hamburg

Reservierungszentrale

+49 (0) 89/66 060 060