

WEGWEISEND

Geschäftsbericht 2021

DER SIXT-KONZERN IN ZAHLEN

in Mio. Euro	2021	2020	Veränderung 2021 zu 2020 in %	2019
Umsatz	2.282	1.532	49,0	2.501
Segment Inland	740	679	8,9	978
Segment Europa	946	577	64,0	1.033
Segment Nordamerika	585	264	121,3	483
Sonstige	13	12	6,5	7
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	479	-49	-1.083,8	339
Corporate EBITDA	576	83	598,2	421
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	442	-82	-642,2	308
Umsatzrendite vor Steuern (in %)	19,4	-5,3	24,7 Punkte	12,3
Konzernergebnis	313	2	15.821,3	247
Ergebnis je Aktie unverwässert				
Stammaktie (in Euro)	6,66	-0,72	-1.031,6	4,97
Vorzugsaktie (in Euro)	6,68	-0,70	-1.061,3	5,02
Bilanzsumme	4.521	4.428	2,1	6.249
Vermietfahrzeuge	2.847	2.205	29,1	3.033
Eigenkapital	1.746	1.395	25,2	1.592
Eigenkapitalquote (in %)	38,6	31,5	7,1 Punkte	25,5
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1.603	1.929	-16,9	2.653
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	399	450	-11,3	785
Dividende je Aktie				
Stammaktie (in Euro)	3,70 ¹	-	-	-
Vorzugsaktie (in Euro)	3,72 ¹	0,05	7.340,0	0,05
Geschäftsausschüttung netto	174,0¹	0,8	20.896,5	0,8
Anzahl Beschäftigte²	6.399	6.921	-7,5	8.105
Anzahl Stationen weltweit (31.12.)³	2.180	2.067	5,5	2.111

¹ Vorschlag der Verwaltung

² Im Jahresdurchschnitt

³ Inklusiv Franchise Länder

+57%

**Marktkapitalisierung
der Sixt SE 2021**

INHALT

- A 001** __ An unsere Aktionäre
- B 026** __ Lagebericht
- C 106** __ Konzernabschluss
- D 165** __ Weitere Informationen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir in diesem Bericht das generische Maskulinum. Es soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral verstanden werden – diese Sprachform ist wertfrei und impliziert keine Benachteiligung anderer Geschlechter.

REKORDJAHR



Wir schaffen als globaler, hochprofitabler Mobilitätsanbieter nachhaltig Werte für alle Stakeholder

Sixt ist stärker als je zuvor. So war 2021 trotz pandemiebedingt herausfordernder Rahmenbedingungen ein **Rekordjahr**. Es ist uns gelungen, den Vorsteuergewinn nach dem Minus des Vorjahres auf 442 Mio. Euro zu steigern. Wir haben unsere Marktpositionen in unseren Corporate Ländern weltweit verbessert und sind im Begriff, nun auch im weltgrößten Markt, den USA, ein führender Anbieter zu werden. Sixt verfügt über eine kerngesunde Bilanz mit einer Eigenkapitalquote von über 38 %. Dank unserer guten Liquiditätsausstattung konnten wir auch in den schwierigen Pandemie Jahren weiter in hohem Umfang in unser zukünftiges Wachstum investieren und werden dies im Jahr 2022 verstärkt tun. Dies ermöglicht uns, unsere Marktführerschaft auszubauen und unseren Weg als einer der profitabelsten Mobilitätsdienstleister fortzusetzen. Wir bauen weiter an unserem globalen Ökosystem für Mobilität, das einfach, flexibel und begeisternd für unsere Kunden ist, und verändern hierdurch getreu unserer Unternehmensvision die Art und Weise, wie sich die Welt bewegt. Das Thema Nachhaltigkeit steht dabei auf allen Ebenen im Fokus unseres Handelns. Davon sollen alle unsere Stakeholder, die Mitarbeiter, die Aktionäre und vor allem unsere Kunden, auch 2022 profitieren.

**Unsere Vision:
Wir verändern die Art und Weise,
wie sich die Welt bewegt**

WEGBEREITER



Wir gestalten die Zukunft der globalen Mobilität

Sixt entwickelt sich weiter und wird zum **Wegbereiter** und Mitgestalter der Zukunft der globalen Mobilität. Ausgehend von der erwarteten dramatischen Veränderung im Mobilitätsdenken der Menschen müssen und werden wir unseren Kunden ein Höchstmaß an Flexibilität, Nutzerfreundlichkeit und Freiheit bei ihrer Mobilität anbieten – ohne die Notwendigkeit, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Dadurch entstehen neue Geschäftsmodelle und riesige Zukunftspotenziale, die wir mit unserer Plattform ONE adressieren. Waren wir 2021 noch auf den Autovermietmarkt von 65 Mrd. US-Dollar beschränkt, so eröffnen sich für Sixt als etabliertem diversifiziertem, digitalen Mobilitätsanbieter bis 2050 Märkte, die im Billionen-US-Dollar-Bereich liegen. Diese Zukunft hat für Sixt bereits begonnen.

Der Sixt-Führungsanspruch basiert auf unseren Alleinstellungsmerkmalen:

- Wir sind technologisch führend und haben ein voll digitalisiertes und integriertes Geschäftsmodell.
- Wir sind diversifiziert und können flexibel auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren.
- Wir arbeiten kosteneffizient und verfügen über eine einzigartige finanzielle Stärke für die Finanzierung des zukünftigen Wachstums.
- Wir folgen konsequent einer Premiumstrategie: bei unseren Produkten, unserem Service und unserer Fahrzeugflotte.

FÜR JEDEN KUNDENWUNSCH ZU JEDER ZEIT WELTWEIT DAS RICHTIGE MOBILITÄTSANGEBOT:

SIXTrent

- Grundlage des Unternehmenserfolgs
- 2.180 Standorte weltweit
- Internationale Expansion

SIXTshare

- Zukunft der Mobilität
- Nationaler und internationaler Roll-out
- Nachhaltigkeitsfokus

SIXTride

- Neue Transferdienste
- Riesiges Partnernetzwerk
- Schon in >400 Städten weltweit

SIXT+

- Abo-Angebot in immer mehr Ländern
- Dynamische Kundennachfrage
- Flexible Alternative zum Autokauf

SIXTtruck

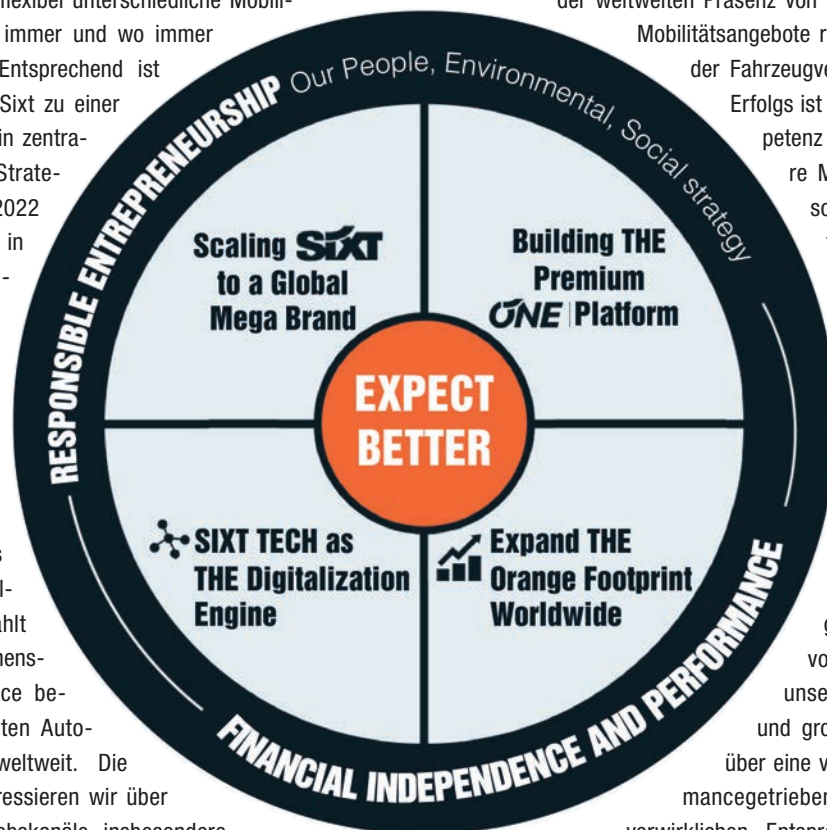
- Schon >900 Standorte
- Internationale Expansion
- Seit 2022 auch im Abo-Modell

ERFOLGS- GEHEIMNIS

Das **Erfolgsgeheimnis** von Sixt basiert auf unserer Fähigkeit, stets unsere Kunden und die Öffentlichkeit für unsere Mobilitätsangebote zu begeistern. Wir wollen es unseren Kunden so einfach wie möglich machen, von A nach B zu kommen. Hierfür bieten wir ihnen transparent und flexibel unterschiedliche Mobilitätsalternativen, wann immer und wo immer sie diese benötigen. Entsprechend ist die Skalierbarkeit von Sixt zu einer globalen Megamarke ein zentraler Baustein unserer Strategie. Dafür werden wir 2022 mehr als 100 Mio. Euro in unsere Marke investieren. Sixt verzeichnet weltweit den mit Abstand am schnellsten wachsenden Markenwert im Bereich Autovermietung und verdreifachte seinen Markenwert von 2017 bis 2022 auf über eine Milliarde Euro. Damit zählt Sixt laut der Unternehmensberatung Brand Finance bereits zu den wertvollsten Autovermietungs-Marken weltweit. Die Kundenbedürfnisse adressieren wir über unterschiedliche Vertriebskanäle, insbesondere über den konsequenten Ausbau und die Skalierbarkeit der integrierten und voll digitalisierten Mobilitätsplattform ONE. Über ONE sollen die Kunden so einfach wie möglich ein optimales Produktangebot erhalten. Hierfür spielt auch das Angebot weiterer attraktiver Partnerleistungen eine wichtige Rolle. Produkte, Service und

Fahrzeuge folgen der klar definierten Premiumstrategie von Sixt. Die Vorreiterrolle in der zukünftigen Ausgestaltung der Mobilität weltweit eröffnet uns riesige Wachstumsmöglichkeiten im Privat- und auch im Firmenkundengeschäft. Im Fokus steht dabei vor allem der Ausbau der weltweiten Präsenz von Sixt über unterschiedliche Mobilitätsangebote rund um das Kerngeschäft der Fahrzeugvermietung. Der Motor des Erfolgs ist die hohe Technologiekompetenz des Unternehmens. Unsere Mitarbeiter bei SIXT TECH sorgen dafür, dass die Digitalisierung des Konzerns stets state of the art ist und wir technologischer Vorreiter für die Mobilität der Zukunft sind.

Wir kümmern uns um alle unsere Mitarbeiter weltweit. Sie und ihre permanente Begeisterung für den Sixt-Teamgeist sind unsere wertvollsten Assets. Wir können unsere ambitionierten Ziele und großen Potenziale dabei nur über eine vertrauensvolle und performancegetriebene Unternehmensführung verwirklichen. Entsprechend fließt ein erheblicher Teil unserer Investitionen in den Ausbau und die Weiterentwicklung unseres Personals. Darüber hinaus sind wir uns auch unserer Verantwortung hinsichtlich des Themas Nachhaltigkeit und gegenüber der Gesellschaft bewusst, was in einem umfangreichen sozialen Engagement dokumentiert ist.



WIR SIND WEGBEREITER FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

” Von den Vorteilen
unseres einzigartigen
Plattformmodells
kann unsere Konkurrenz
nur träumen

Konstantin Sixt

Sixt ist es 2021 in einem anspruchsvollen Umfeld gelungen, ein Rekordergebnis zu erzielen. Ausschlaggebend hierfür war die Fähigkeit, dank der integrierten Mobilitätsplattform flexibel auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse eingehen zu können. Zudem profitierte Sixt von der innerhalb der Branche herausragenden gesunden finanziellen Position und der Fähigkeit, auch in den Pandemiezeiten gezielt in die Wachstumsfelder investieren zu können. Dies zeigt sich in einem starken internationalen Wachstum insbesondere in den USA und bei neueren Produktangeboten wie dem Auto Abo-Angebot SIXT+ oder Van & Truck. Hier konnten 2021 die Früchte unserer Fortschritte in der Digitalisierung und Internationalisierung aus den Vorjahren geerntet werden. Die herausragende Ergebnisqualität wurde zudem durch eine hohe Kosteneffizienz aus dem voll digitalisierten Produktangebot positiv geprägt. Sixt hat sich eindrucksvoll als Wegbereiter für die Mobilität der Zukunft positioniert. Die kommenden Jahre versprechen weiteres Wachstumspotenzial und die Chance auf eine hohe Profitabilität.



MOBILITÄTS- PLATTFORM

Herzstück unseres Geschäftsmodells ist unsere seit 2019 etablierte **Mobilitätsplattform ONE**. Über die SIXT App können unsere Kunden flexibel, einfach und effizient auf das gesamte Produkt- und Serviceangebot von Sixt und das unserer Partner zugreifen. Dies erhöht nicht nur die Servicequalität und Interaktion mit unseren Kunden, sondern ermöglicht Sixt eine nahezu unlimitierte Skalierbarkeit aller Angebote und die Chance, dank der konsequenten Nutzung von künstlicher Intelligenz kosteneffizient auf sich verändernde Rahmenbedingungen zu reagieren. Dies ist auch die Grundlage für unsere hohe Ergebnisqualität. Entsprechend arbeitet Sixt konsequent am Ausbau des Plattformangebots und wird auch 2022 und in den Folgejahren hohe Investitionen in die technologische Exzellenz des Unternehmens tätigen. Im Jahr 2021 arbeiteten beispielsweise durchschnittlich mehr als 700 IT- und Softwareentwickler daran, die Nutzerfreundlichkeit der Plattform und der App weiter zu optimieren, Tendenz deutlich steigend.

Die digitale Revolution globaler Mobilität durch ONE hat gerade erst begonnen!





“ **Sixt ist stärker und erfolgreicher als je zuvor!** ”

Alexander Sixt

Welches die Highlights des abgelaufenen Geschäftsjahres waren und was man vom Unternehmen für die Zukunft erwarten kann verrät der Vorstand von SIXT im Interview.

Herr Sixt, wie sieht Ihr Resümee für das Geschäftsjahr 2021 aus?

ALEXANDER SIXT 2021 steht für mich ganz klar unter der Überschrift „Sixt ist wieder da“ und zwar stärker und erfolgreicher als je zuvor! Wir waren nach dem Krisenjahr 2020 zuversichtlich, wieder auf einen profitablen Wachstumskurs zurückzukehren. Dass wir aber mit einem Vorsteuergewinn von 442 Mio. Euro alles bislang bei Sixt Dagewesene weit hinter uns lassen, da waren wir trotz der durchaus ambitionierten Erwartungen positiv überrascht. Darauf sind wir stolz und dafür gebührt allen unseren Mitarbeitern weltweit großer Dank.

Wie können Sie sich diesen Erfolg erklären?

KONSTANTIN SIXT Die Sixt-Erfolgsstory basiert vor allem auf unserem zukunfts- sowie wachstumsorientierten und gleichzeitig in weiten Teilen krisenresistenten Geschäftsmodell. Dank unserer gut diversifizierten und voll digitalisierten Produkt- und Serviceplattform können wir unseren Kunden jederzeit die Form der Mobilität anbieten, die diese gerade benötigen. Und dies quasi weltweit. Dank unserer innerhalb der Branche starken Finanzstruktur waren wir auch in der Corona-Krise – und damit antizyklisch – in der Lage, in unsere klar definierten Wachstumsbereiche zu investieren. Entsprechend stark sind wir international gewachsen und haben flächendeckend Marktanteile gewonnen.



Was waren dabei Ihre persönlichen Highlights?

NICO GABRIEL Da gab es einige: Während die Konkurrenz tief im Restrukturierungs- und Selbstfindungsmodus unterwegs war, haben wir 2021 unser Netzwerk an eigenen und Franchise-Standorten um mehr als 100 Stationen erweitert. Wir sind in allen unseren Corporate Ländern deutlich gewachsen, unser US-Geschäft läuft auf All-time-High, wir sind Marktführer in Europa, wir haben unsere Präsenz in Italien und Frankreich deutlich ausgebaut und sind mit der lokalen Nummer Eins als Partner sehr stark in den australischen Markt gestartet. Unsere Kunden haben im letzten Jahr mehr als 4 Millionen Fahrzeuge in mehr als 2.100 Standorten angemietet. Alle unsere Wachstumsinitiativen greifen.

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI ... und dies hat uns geholfen, beim Vorsteuerergebnis mit 442 Mio. Euro einen Wert auszuweisen, der um mehr als 100 Mio. Euro über dem bisherigen Rekordniveau* vor der Coronapandemie liegt. Unsere Bilanzqualität ist mit einer Eigenkapitalquote von 39% hervorragend, das heißt wir können unser Wachstum selbst finanzieren und mit größter Flexibilität auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren. Auch sind wir immer in der Lage, das dynamische Wachstum personell zu unterfüttern. 2021 konnten wir zahlreiche neue Mitarbeiter weltweit in der Sixt-Familie begrüßen. Damit gestalten wir nicht nur aktiv unsere eigene positive Zukunft, sondern prägen auch nachhaltig die unserer Branche.

Wie sieht die Zukunft der Mobilität und entsprechend die von Sixt denn aus?

KONSTANTIN SIXT Die Zukunft der Mobilität und damit auch unsere ist geprägt von einem sich massiv verändernden Mobilitätsdenken der Menschen. In den nächsten 30 Jahren werden sich immer mehr Menschen ein Höchstmaß an Flexibilität und Freiheit bei der Mobilität wünschen, ohne die Notwendigkeit, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Und dabei spielt das Thema Nachhaltigkeit eine ganz entscheidende Rolle, denn dadurch entstehen ganz neue Geschäftsmodelle und -opportunitäten. Durch den konsequenten Umbau unseres Geschäftsmodells zu einer integrierten Mobilitätsplattform wächst das von uns adressierbare Marktpotenzial nach eigenen Schätzungen von 65 Mrd. US-Dollar 2021 in den Billionen-US-Dollar-Bereich im Jahr 2050!

442

**Mio. Euro
Vorsteuergewinn**

ALEXANDER SIXT ... und deshalb haben wir Sixt seit einigen Jahren konsequent auf die digitale Mobilitätsplattform ONE ausgerichtet. Somit wird Sixt weltweit als führender digitaler Mobilitätsanbieter wahrgenommen. Wir bieten neben dem klassischen und international expandierenden Vermietungsgeschäft über unsere SIXT App heute bereits erfolgreich modernes Carsharing über SIXT share, ein stark wachsendes Subskriptionsgeschäft über SIXT+ und in zahlreichen Ländern auch Transferservices mit Partnern im Taxi- und Ride Hailing-Umfeld an. Sehr zufrieden sind wir auch mit unserem expandierenden Van & Truck-Geschäft, wo wir unsere Marktposition sukzessive über zahlreiche neue Standorte und Angebote ausbauen. Zusätzlich offerieren wir unseren Geschäftskunden über SIXT unlimited speziell zugeschnittene Mobilitätsmodelle, die sozusagen das Beste aller Welten beinhalten. Über alle genannten Angebote hinweg profitieren wir von einer anhaltend hohen Nachfrage von Privatkunden und einem sich stark erholenden Geschäft im Firmenkundenbereich.

KONSTANTIN SIXT Wir richten unser Angebot konsequent auf die Kundenbedürfnisse aus, haben eine hohe variable Kostenbasis von über 70%, sind finanziell grundsätzlich und unser technologisch einzigartiges Plattformmodell ermöglicht uns ein hohes Maß an Skalierbarkeit und Flexibilität. Davon kann unsere Konkurrenz nur träumen. Diesen Wettbewerbsvorteil werden wir voll ausnutzen und weiter ausbauen. Im Jahr 2021 befassten sich durchschnittlich mehr als 700 unserer Mitarbeiter mit unserer technologischen Weiterentwicklung; bald werden es mehr als 1.000 sein. Wir werden weiter massiv in den Ausbau und das Wachstum investieren, Sie können von uns noch einiges erwarten.



* Das EBT des Jahres 2018 in Höhe von 534,6 Mio. Euro enthielt einen Sondereffekt aus dem Verkauf des Anteils an DriveNow und betrug bereinigt 336,7 Mio. Euro.



ALLEIN- STELLUNG

Das Geschäftsmodell skalierbar zu machen ist die Vision zahlreicher Unternehmen. Wir haben es geschafft. So kann der Konzern dank der hochmodernen Mobilitätsplattform ONE den Einsatz der mehr als 125.000 Fahrzeuge großen Flotte optimieren und flexibel an sich verändernde Marktbedingungen und daraus resultierende Kundenansprüche und -wünsche anpassen. Dank dieser **Alleinstellung** hat Sixt die Pandemiekrise als Chance genutzt und steht stärker da als je zuvor. Basis hierfür war auch die risikobewusste, sehr solide Finanzierungspolitik, wodurch das Unternehmen in das zukünftige Wachstum und in den erfolgreichen Premiumansatz auf allen Ebenen investieren und der Konkurrenz wertvolle Marktanteile abnehmen konnte. So stieg der Sixt-Anteil im Kernmarkt Europa innerhalb von zwei Jahren von 17 % auf knapp 24 %. Einzigartig innerhalb der Branche ist auch die hohe Kosteneffizienz und der hohe variable Kostenanteil von über 70 %. Darüber hinaus zeichnet sich der Konzern durch einen breit gestreuten Kunden- und Standortmix aus, was zu einer Diversifikation der Marktrisiken beiträgt. Sixt hat damit ein einzigartiges Geschäftsmodell, das gleichzeitig chancen- und wachstumsmaximierend und andererseits risikominimierend ist.

VERANT- WORTUNG



**Ende des Jahrzehnts
soll unsere Organisation
klimaneutral sein**

Wir sind uns unserer **Verantwortung** für die Gesellschaft und unsere Tausende von Mitarbeitern bewusst. Entsprechend wollen wir mit unserem Geschäftsmodell dazu beitragen, weltweit eine nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Unsere Vision ist es, dass Shared Mobility zukünftig immer stärker die individuelle Mobilität ersetzt. Wir wollen unsere Kunden damit begeistern, weltweit flexibel und unkompliziert mobil zu sein, ohne ein Auto zu besitzen. Viele Fahrzeuge stehen den Großteil ihrer Lebensdauer ungenutzt herum. Daran wollen wir etwas ändern. Unsere Mobilitätsplattform ermöglicht dies, indem unsere Fahrzeugflotte über unser diversifiziertes Produktangebot effizient dort zum Einsatz kommt, wo unsere Kunden sie gerade aktuell benötigen. Entweder als Mietfahrzeug, als Auto Abo-Modell oder in Form von Car Sharing. Damit trägt Sixt seinen Teil dazu bei, dass die Zahl der weltweit betriebenen Fahrzeuge zukünftig drastisch reduziert und gewaltige Mengen an CO₂ eingespart werden können. Darüber hinaus richten wir auch unser eigenes operatives Geschäft konsequent auf nachhaltiges Wirtschaften aus und streben an, die Sixt-Organisation bis zum Ende des Jahrzehnts und unser Produktangebot bis 2035 klimaneutral zu machen. Hierfür werden wir in den kommenden Jahren weiter hohe Investitionen in die Digitalisierung unseres Geschäftsmodells und den Ausbau unserer Elektroflotte inklusive der notwendigen Ladeinfrastruktur tätigen.



Auch für Van & Truck sind unsere Plattform ONE und die SIXT App die Türöffner für zukünftiges Wachstum

Nico Gabriel

Auf den Ausblick komme ich gerne später zurück.

Lassen Sie uns ruhig in jeden der von Ihnen genannten Strategiebausteine einen detaillierteren Blick werfen: Derzeit dominiert ja noch die klassische Fahrzeugvermietung. Da unterliegen Sie doch den klassischen umkämpften Wettbewerbsbedingungen, oder?

NICO GABRIEL Das entscheidende Differenzierungsmerkmal ist unsere konsequent und auf allen Ebenen gelebte Premiumstrategie. Premium bei den Produkten, beim Service und bei der Fahrzeugflotte. 2021 bestand unsere Flotte im Durchschnitt aus mehr als 125.000 Pkw, davon waren 57 % dem Premiumsegment zuordenbar. Dies zahlt sich sowohl bei Privatkunden als auch bei Firmenkunden aus. Sixt ist national und international erfolgreich, zukünftig bauen wir unser Geschäft vor allem außerhalb Deutschlands stark aus. Und wir investieren weiter massiv in unsere Fahrzeugflotte, 2021 waren dies über 5 Mrd. Euro. Dabei ist unser Risiko begrenzt: Der Großteil unserer Fahrzeuge ist mit einer Rücknahmevereinbarung mit dem Hersteller oder Leasinggeber ausgestattet.

Aber wurden Sie hier nicht im letzten Jahr durch die Materialengpässe und damit die Knappheit von Premiumfahrzeugen stark ausgebremst?

NICO GABRIEL Es ist richtig, dass wir nicht alle Fahrzeuge bekommen haben, die wir gerne gehabt hätten – insbesondere gilt dies auch für Elektrofahrzeuge. Dank unserer sehr engen, etablierten Beziehungen zu den Premiumherstellern ist es uns aber wesentlich besser ergangen als der Konkurrenz. Werfen Sie beispielsweise einen Blick auf die Neuzulassungen im Dezember in Deutschland: Es wurden 27 % weniger Neufahrzeuge zugelassen als noch vor einem Jahr. Dagegen sind unsere Fahrzeugeinsteuerungen lediglich um 5 % im Vergleich zum Vorjahr gesunken und wir hatten Ende 2021 fast 5 % mehr Fahrzeuge in der Flotte als vor einem Jahr. Damit müssen wir aber auch mehr Marktanteile und neue Produkte wie SIXT+ bedienen. Die Fahrzeugknappheit hatte dafür aber den positiven Nebeneffekt einer spürbar verbesserten Preisqualität bei den Vermietungen, was uns beim Ergebnis geholfen hat.



WACHSTUMS- WILLE

Das Rekordergebnis und das deutliche Wachstum 2021 sind für uns kein Grund, uns zufrieden zurückzulehnen. Ganz im Gegenteil hat Sixt die letzten Jahre dazu genutzt, die Weichen für ein weiteres nachhaltig profitables Wachstum zu stellen. Unser **Wachstumswille** und die daraus resultierenden Chancen basieren vor allem auf dem konsequenten Ausbau unserer digitalen Führungsposition sowie der weiteren internationalen Expansion, insbesondere im größten Mobilitätsmarkt weltweit, den USA. Des Weiteren beruhen sie auch auf der Hebung der Potenziale im Van & Truck-Produktbereich und dem weltweiten Roll-out unseres jüngsten Erfolgsbausteins, dem Abo-Angebot SIXT+. So dürfte unser US-Geschäft im laufenden Jahr, bezogen auf den Umsatz, zu dem in Deutschland aufschließen und 2023 die Milliarde-Dollar-Schwelle überschreiten. Im Ausbau unserer globalen Präsenz sehen wir auch außerhalb der USA großes zukünftiges Wachstum; dies gilt für das Privatkunden-, aber auch für das Firmenkundengeschäft. So sollen den 2021 mehr als 100 Standort-Neueröffnungen zahlreiche weitere folgen. Für 2022 erwarten wir erstmals substanzielle Beiträge aus Australien. Das Van & Truck-Geschäft wird von unserem etablierten globalen Netzwerk von nunmehr über 2.180 Standorten einerseits und von den Möglichkeiten unserer digitalen Mobilitätsplattform und der SIXT App andererseits profitieren. Zudem bieten wir Nutzfahrzeuge seit Anfang 2022 auch im Abo an. Die Kunden reagieren hierauf, wie auf das gesamte Subskriptionsangebot, sehr positiv, wie die erfreulichen Wachstumsraten zeigen. Entsprechend können zukünftig immer mehr Kunden weltweit auf unser Abo-Angebot zugreifen. Unser Wachstumsweg ist also noch lange nicht zu Ende.



”

**Unser Umsatz in den USA soll
auf > 1 Mrd. US-Dollar wachsen**





Unsere hohe Bilanzqualität ist der Grundstein für die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft

Prof. Dr. Kai Andrejewski

Sie sprachen bereits das Thema Internationalisierung an, diese hat Sixt 2021 viel Freude gemacht. Wo geht der Weg hier hin?

ALEXANDER SIXT Wir sehen weltweit enormes Potenzial für Sixt. Trotz des soliden Wachstums in unserem Deutschland-Geschäft ist der Anteil unserer internationalen Aktivitäten seit 2009 von 29 % auf 67 % geklettert. Unser Marktanteil in unseren europäischen Märkten ist kontinuierlich gestiegen und lag zuletzt bei 24 % nach 17 % im Jahr 2019. Dabei hat sich auch der Ausbau unserer Aktivitäten in Frankreich und Italien ausgezahlt. In Australien konnten wir mit dem größten dortigen Automobilclub NRMA eine Franchise-Partnerschaft schließen, die uns auf einen Marktanteil von 13 % katapultiert hat. Damit haben wir die Tür zu einem der größten Autovermietungsmärkte weltweit mit einem Marktvolumen von über einer Milliarde Euro weit aufgestoßen. Neben einer modernen Pkw- und Lkw-Flotte bietet Sixt in Australien auch eine der landesweit größten Elektro-Vermietungsflotten an.

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI ... wichtig zu ergänzen ist hierbei, dass sich unsere Strategie 2021 in einer sehr gut diversifizierten Ergebnisaufteilung gezeigt hat. So haben wir 31 % des Corporate EBITDA in Deutschland, 28 % in den USA und 41 % im Rest Europas verdient. In allen Regionen haben wir uns massiv verbessert und liegen oberhalb des Vorpandemieniveaus aus 2019. Beim Umsatz nähern wir uns dieser Verteilung ebenfalls stark an. Unsere exzellente Kapital- und Finanzausstattung gibt uns ausreichend Handlungsspielraum für weitere Innovations- und Wachstumsschritte.



AMBITIONEN

Erwarten Sie mehr von uns: Expect Better!

2021 war ein sehr gutes Jahr. Unsere **Ambition** ist es aber, bei allem was wir tun, noch besser zu werden. Daher setzen wir im laufenden Jahr unsere Internationalisierungs- und Digitalisierungsstrategie fort und investieren weiterhin stark in unsere Produkte, in ein verbessertes Kundenerlebnis und in die geografische Expansion. Dazu gehört der Eintritt in den Franchise-Markt Australien Ende 2021, der Roll-out des erweiterten Van & Truck-Angebots sowie die Erschließung weiterer verkehrsstarker Flughäfen in den USA. Zudem stehen der Ausbau des E-Mobility-Angebots und entsprechende Investitionen in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur im Fokus. Insgesamt werden wir auch im laufenden Jahr in großem Umfang in den Personalaufbau, in den Ausbau der Flotte, in die Digitalisierung und ins Marketing investieren. In Bezug auf Fahrzeugverfügbarkeit rechnen wir mit einer Entspannung hinsichtlich des Mangels an Halbleitern, aber sehen neue Risiken aus gestörten Lieferketten und fehlenden Bauteilen aufgrund des Krieges in der Ukraine. Trotz weiterhin spürbarer Unsicherheiten aufgrund der anhaltenden Coronapandemie sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine gehen wir davon aus, dass das Umsatzniveau deutlich über dem Konzernumsatz 2021 und das Konzern-EBT in einer Spanne von 380 bis 480 Mio. Euro liegen wird.

2022

**Deutlich steigender Konzernumsatz gegenüber 2021
und Konzern-EBT
zwischen 380 bis 480 Mio. Euro**

Das ist ein rundum erfreuliches Ergebnis. Am meisten Freude dürfte Ihnen aber Ihr Erfolg in den USA machen?

ALEXANDER SIXT Das stimmt. Das USA-Geschäft hat sich im letzten Jahr, bezogen auf den Umsatz, mehr als verdoppelt und damit einen Riesenschritt gemacht, um zum größten Einzelmarkt weltweit heranzuwachsen. 2023 wollen wir hier die Dollar-Umsatzmilliarde knacken. Bislang haben wir uns vor allem auf die Top 30 Flughäfen konzentriert, worüber mehr als 30 % des US-Autovermietungsmarktes abgewickelt werden. An 26 der Top 30 Flughäfen sind wir bereits etabliert und möchten die 30 im laufenden Jahr erreichen. An einem der größten, in Miami, zählen wir schon zu den Marktführern. Ziel ist es, unseren Marktanteil an den Top 30 Airports auf mindestens 10 % zu steigern. Sukzessive werden wir uns nun aber auch lukrative Standorte in den Großstädten herauspicken. Noch ist unser Anteil am Gesamtmarkt von mehr als 30 Mrd. US-Dollar im Jahr 2022 gering, da ist noch viel Luft nach oben. Sowohl einheimische als auch ausländische Reisende in den USA lieben unser Premiumangebot und in zunehmendem Maß sind wir auch bei Firmenkunden erfolgreich.

Obwohl erst 2020 eingeführt, rückt Ihr Abo-Angebot SIXT+ bereits 2022 in den strategischen Fokus. Hier konkurrieren Sie mit einigen Ihrer Premiumautohersteller. Welche Dimension kann dieses Geschäft erreichen?

KONSTANTIN SIXT SIXT+ trägt den veränderten Mobilitätsbedürfnissen, gerade während der Coronapandemie, ideal Rechnung. Es bietet unseren Kunden einfach ein einzigartiges Maß an Flexibilität. Wir sehen daher eine hohe Nachfrage aus dem Retail- und aus dem Corporate-Geschäft. Derzeit laufen bereits mehr als 10.000 Fahrzeuge bei Sixt im Abo-Modell. Wir können es in allen Ländern anbieten und erschließen uns so ganz neue Zielgruppen, zum Beispiel kleine und mittlere Unternehmen. Das ist ja das Großartige an unserem Geschäftsmodell: Als die Nachfrage aus dem Tourismusgeschäft pandemiebedingt schwächer war, konnten wir dank unserer Plattform eine größere Zahl an Fahrzeugen als Subskriptionsmodelle anbieten. Dies haben uns zahlreiche Firmen gedankt, die von den Herstellern aufgrund der materialbedingten Fahrzeugknappheit nicht ausreichend versorgt wurden. Sixt wird mit Angeboten wie SIXT+ in der Mobilitätswelt ganz anders wahrgenommen.

Als weitere Wachstumssäule haben Sie das Thema Van & Truck definiert. Wo liegt hier der Charme für Sixt?

NICO GABRIEL Wir wachsen hier stark in einem fragmentierten Weltmarkt ohne klare Marktführer, der ein Volumen in unseren europäischen und amerikanischen Kernmärkten von mehr als 10 Mrd. US-Dollar hat. Unsere Mobilitätsplattform ONE ist auch hier ein fantastischer Türöffner. Neben dieser einzigartigen digitalen Vertriebskomponente, die natürlich über die SIXT App abgebildet wird, können die Kunden unser globales Standortnetz mit über 2.100 Präsenzpunkten flexibel nutzen. Seit dem ersten Quartal 2022 können unsere Kunden hier nun auch auf das Abomodell SIXT+ truck nutzen, was ihnen ein Höchstmaß an Flexibilität bietet.

Sixt hat sich nun auch verstärkt das Thema Nachhaltigkeit auf die Fahnen geschrieben. Wie ist dies mit dem gerade beschriebenen Geschäftsmodell vereinbar?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Zunächst einmal stehen die Aspekte E, S und G bei Sixt nicht erst seit heute auf der Agenda, sondern werden seit langem gelebt. Wir haben diese Themenbereiche nun auch in einer zukunftsgerichteten Nachhaltigkeitsstrategie zusammengeführt und Maßnahmen definiert, an denen wir uns zukünftig messen lassen. Damit dokumentieren wir unser Bekenntnis zur Nachhaltigkeit und unsere gesellschaftliche Verantwortung. Diese zentralen Elemente unserer Nachhaltigkeitsstrategie werden in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine tragende Säule der Sixt-Erfolgsstory sein. Schließlich baut unsere Vision auf dem Gedanken auf, dass wir den Menschen, unseren Kunden, die Freiheit bieten, weltweit flexibel und mobil zu sein, ohne ein Auto zu besitzen: Shared Mobility als wichtiger Baustein zur Erreichung der CO₂-Neutralitätsziele.



Wir wollen weiter die Benchmark sein, die sich die anderen Mobilitätsunternehmen zum Vorbild nehmen!

Die Kapitalmärkte und die ESG-Ratingagenturen erwarten von Ihnen hier konkrete Zielvorgaben. Was hat sich Sixt für die Zukunft also vorgenommen?

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI Das ist richtig, in immer mehr Investorengesprächen nimmt das Thema Nachhaltigkeit einen dominierenden Stellenwert ein. Dies bezieht sich auf unsere Nachhaltigkeitsstrategie und natürlich auch auf die Messbarkeit unserer diesbezüglichen Ambitionen. Mit der Universität St. Gallen haben wir in diesem Zusammenhang auch ein umfassendes Projekt gestartet, um das Thema Shared Mobility und deren zukünftige Bedeutung für eine nachhaltige Zukunft für die Öffentlichkeit transparenter und greifbarer zu machen und um entsprechende Nachhaltigkeits-KPIs zu definieren. Im Gegensatz zu Individual Mobility verstehen wir unter Shared Mobility für unsere Kunden die Freiheit, weltweit mobil zu sein, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Die Mobilitätsplattform ONE ermöglicht die Umsetzung solcher Konzepte bereits heute durch den flexiblen Einsatz von Fahrzeugen über ein diversifiziertes Produktangebot. Damit trägt Sixt dazu bei, dass die Zahl der sich im Eigenbesitz befindlichen Fahrzeuge weltweit zukünftig drastisch reduziert werden kann und erhebliche Mengen an CO₂ eingespart werden können. Wir haben uns drei Nachhaltigkeitsziele gesetzt: 1. Wir wollen den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge noch vor dem Jahr 2035 zu Lasten der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren im Zeitablauf erheblich erhöhen. 2. Wir wollen bis zum Ende des Jahrzehnts hinsichtlich aller direkter Treibhausgaskategorien, die aus der eigenen Geschäftstätigkeit resultieren, und aller indirekter Treibhausgaskategorien, die aus der Erzeugung der von Sixt beschafften Energie resultieren (leistungsgebunden), klimaneutral wirtschaften und 3. bis zum Jahr 2035 die Voraussetzung für einen CO₂-neutralen Geschäftsbetrieb in den europäischen Corporate Ländern schaffen.

Nachdem wir beim Thema Zielvorgaben angekommen sind: Was hat sich Sixt für 2022 und darüber hinaus operativ und strategisch vorgenommen?

KONSTANTIN SIXT Nach einem Rekordjahr wie 2021 liegt die Messlatte natürlich besonders hoch. Und das Thema Coronapandemie wird uns ja nun auch noch länger begleiten und unser Geschäft prägen. Dennoch merken wir, dass die Menschen wieder mobiler sind. Entsprechend sind wir mit viel Selbstbewusstsein in das Jahr 2022 gestartet, zumal wir wissen, welche großen Potenziale unser Geschäftsmodell auf unterschiedlichen Ebenen zukünftig noch bietet. Ausgehend von einer fortgesetzten Belebung des internationalen Geschäfts und hier insbesondere der US-Aktivitäten, substanzieller Beiträge aus dem Subskriptionsangebot von SIXT+ sowie positiver Effekte aufgrund der Expansion im Van & Truck-Bereich erwarten wir beim operativen Konzernumsatz einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahresniveau. Die Ausprägung des Wachstums hängt dabei natürlich weiterhin von der Verfügbarkeit neuer Fahrzeuge für unsere Flotte ab. Hier rechnen wir im Jahresfortgang mit einer Entspannung hinsichtlich des Mangels an Halbleitern, aber sehen neue Risiken aus gestörten Lieferketten und fehlenden Bauteilen aufgrund des Krieges in der Ukraine. Vor diesem Hintergrund und angesichts einer verstärkten Investitionstätigkeit in unser zukünftiges Wachstum sowie einem bis mindestens in die zweite Geschäftsjahreshälfte reichenden relativ guten Preisniveau erwarten wir ein Ergebnis vor Steuern in einer Spanne von 380 bis 480 Mio. Euro.

ALEXANDER SIXT Wie schon zu Beginn unseres Gesprächs beschrieben, sind wir ja gerade dabei, uns neue Mobilitätsmärkte zu erschließen und unsere Innovations- und Marktführerschaft abzusichern beziehungsweise weltweit deutlich auszubauen. Wir haben die finanziellen Möglichkeiten, um die Mobilität der Zukunft entscheidend mitzuprägen. Vor diesem Hintergrund bin ich sehr zuversichtlich, dass es uns gelingt, auch in den Folgejahren eine innerhalb der Branche herausragende operative Entwicklung und eine sehr gute Profitabilität ausweisen zu können. Wir wollen weiter die Benchmark sein, die sich die anderen Mobilitätsunternehmen zum Vorbild nehmen!



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Allgemeines

Der Aufsichtsrat der Sixt SE hat im Geschäftsjahr 2021 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 legte vierteljährlich einen schriftlichen Bericht mit detaillierten Angaben zur Geschäftsentwicklung und zur wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Sixt SE sowie ihrer in- und ausländischen Tochterunternehmen vor. 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 zwölf Sitzungen ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Ausrichtung des Konzerns sowie mit der Personalsituation. Zwei der regulären vier Sitzungen wurden per Videokonferenz abgehalten, um den coronabedingten Restriktionen Rechnung zu tragen. Zwei weitere reguläre Sitzungen fanden als gemeinsame physische Sitzung statt. Darüber hinaus gab es im Berichtsjahr acht Sitzungen des Aufsichtsrats, die telefonisch bzw. per Videokonferenz abgehalten wurden.

Wesentliche Beratungsthemen im Jahr 2021

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.

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

- || Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in allen turnusmäßigen Sitzungen über die Geschäftsentwicklung der Sixt-Gesellschaften und insbesondere die Auswirkungen der Coronapandemie sowie den Halbleitermangel und die dadurch zu erwartenden kurz- und mittelfristigen Lieferengpässe. Für den Sixt-Konzern stand dabei die Anpassung der Flottengröße und der operativen Kapazitäten infolge des wiedererstarteten Buchungsaufkommens im Fokus. Laufend wurden zudem die Auswirkungen der neuen Virusvarianten und des sich ständig ändernden Infektionsgeschehens im In- und Ausland auf die Geschäftsentwicklung diskutiert und beraten. Der Aufsichtsrat würdigte dabei das vorausschauende Handeln des Managements, das wesentlich dazu beigetragen hat, dass der Sixt-Konzern sein bisheriges Rekordjahresergebnis von 2019 deutlich übertroffen hat.
- || Das Gremium stimmte im April 2021 der Implementierung eines virtuellen Stock-Performance-Programms für das Geschäftsjahr 2021 für einen ausgewählten Kreis von Mitarbeitern und Führungskräften zu. Der Aufsichtsrat unterstützt das Ziel, die Teilnehmer durch das langfristig auf vier Jahre angelegte Programm am nachhaltigen Erfolg der Sixt SE zu beteiligen.

- || Der Aufsichtsrat hat sich über die Themen der Nachhaltigkeit und die Erarbeitung der ESG-Strategie informiert und den Vorstand dazu beraten. Im Vordergrund standen dabei die Definition und Abgrenzung der Nachhaltigkeitsstrategie.
- || Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat ausführlich über die weiteren Digitalisierungsmaßnahmen, den Ausbau der Mobilitätsplattform ONE und insbesondere den Erfolg des Auto Abos Angebots Sixt+ informiert. Im Fokus stand zudem die angekündigte Kooperation mit Mobileye zum Betrieb einer autonomen Flotte in München.
- || Auch die weitere Expansion und Internationalisierung stand auf der Agenda des Gremiums. Ein Kernfokus lag dabei auf dem US-Markt und den dortigen Stationsneueröffnungen.
- || Die vom Vorstand für den Sixt-Konzern zum Ende des Berichtsjahres vorgelegte mittelfristige Geschäftsplanung nahm der Aufsichtsrat zustimmend zur Kenntnis. Die dieser Planung zugrunde liegenden wirtschaftlichen und strategischen Annahmen mit Blick auf Kundenbedürfnisse und -verhalten, Nachfrageentwicklungen, Marktchancen und Kostenentwicklungen, gerade vor dem Hintergrund der weiterhin nicht vollständig abschätzbaren Folgen der Coronapandemie sowie der durch den Halbleiternmangel verursachten Lieferengpässe bei den Fahrzeugherstellern und den damit einhergehenden Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung, erörterte das Gremium ausführlich.
- || Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat ferner intensiv mit der Neugestaltung des Vergütungssystems sowie mit den gesondert dargestellten personellen Veränderungen im Vorstand der Sixt SE.
- || Weitere wichtige Themen waren unter anderem die Einrichtung eines Prüfungs- und eines Nominierungsausschusses.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2021 einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss eingerichtet, die ihn bei seiner Arbeit unterstützen. In der Erklärung zur Unternehmensführung finden sich nähere Informationen zu Aufgaben, Besetzung und Arbeitsweise der Ausschüsse.

Im Berichtsjahr hat der Prüfungsausschuss am 22. Dezember 2021 unmittelbar nach seiner Einsetzung Herrn Dr. Julian zu Putlitz zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt. Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Nominierungsausschusses

fanden im Berichtsjahr nach ihrer Einrichtung am 22. Dezember 2021 nicht statt.

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme im Geschäftsjahr 2021

Die Teilnahmequote bei den Sitzungen des Aufsichtsrats lag bei 100 %. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtszeitraum wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats teilgenommen:

Aufsichtsratsmitglied	Aufsichtsratsplenium
Erich Sixt (Mitglied und Vorsitzender seit 16. Juni 2021)	5/5
Dr. Daniel Terberger (Stellvertreter seit 16. Juni 2021)	12/12
Dr. Julian zu Putlitz (seit 16. Juni 2021)	5/5
Friedrich Joussen (Vorsitzender bis 16. Juni 2021)	7/7
Ralf Teckentrup (bis 16. Juni 2021)	7/7

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 Juni 2021 die Entsprechenserklärung von Dezember 2020 aktualisiert und im Dezember 2021 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 20. März 2020 geltenden Fassung vom 16. Dezember 2019.

Im Berichtsjahr gab es eine Fortbildungsmaßnahme des Aufsichtsrats betreffend das Finanzmarktintegritätsstärkungsgesetz und dessen Auswirkungen auf die Sixt SE. Im Übrigen nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats die für die Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr.

Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2021

Der Vorstand hat den Jahresabschluss der Sixt SE zum 31. Dezember 2021 nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) sowie den Konzernabschluss und den zusammen-



gefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2021 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 nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernlageberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) zu erstellende zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung 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 Konzernklärung 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 Absatz 2 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 Aufsichtsrat auf Grundlage des Beschlusses der Hauptversammlung vom 16. Juni 2021 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 2022 und der bilanzfeststellenden Aufsichtsratssitzung am 29. März 2022 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 nichtfinanziellen Vermögenswerte, die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Forderungen an verbundene Unternehmen, die Revenue Recognition, das Risikofrüherkennungssystem und die Risikoberichterstattung im Lagebericht, die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Bilanzierung des Stock-Performance-Programms, die Vollständigkeit der Rückstellungen und der bilanzierten Leasingtransaktionen nach IFRS 16, die Abbildung der Leistungs-

beziehungen und Geschäftsbesorgungsverträge innerhalb des Konzerns sowie die Berichterstattung zu Geschäften mit nahestehenden Personen (Abhängigkeitsbericht).

Der Prüfungsausschuss hat die Abschlüsse und Lageberichte in seiner Sitzung am 24. März 2022 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 29. März 2022 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 Konzernklärung) wurden vom Aufsichtsrat gebilligt. Der Jahresabschluss 2021 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 2021 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 verschiedenen personelle Änderungen.

Herr Daniel Marasch war ab 1. Januar 2021 im Vorstand der Sixt SE für den Bereich Van & Truck zuständig und ist in beiderseitigem Einvernehmen zum 31. Dezember 2021 ausgeschieden. Seit 18. Januar 2021 gehört Herr Nico Gabriel zum Vorstand und übernahm den Bereich Operations von Herrn Detlev Pättsch, der im März 2021 nach einer mehr als 30-jährigen Laufbahn bei Sixt in den Ruhestand ging. Zum 1. Juni 2021 wurde Herr Prof. Dr. Kai Andrejewski zum Vorstand der Sixt SE bestellt und übernahm die Position als Finanzvorstand (CFO) von Herrn Jörg Bremer, der zum 31. Mai 2021 aus dem Vorstand ausgeschieden ist.

Der bisherige Vorstandsvorsitzende der Sixt SE, Herr Erich Sixt, der das Unternehmen mehr als 50 Jahre erfolgreich geleitet hat, hat sein Vorstandsmandat zum Ende der Hauptversammlung am 16. Juni 2021 niedergelegt. In diesem Zuge wurden die beiden Vorstände Herr Alexander Sixt und Herr Konstantin Sixt vom Aufsichtsrat als Nachfolger zu gemeinsamen Vorstandsvorsitzenden der Sixt SE bestellt.

Herr Friedrich Jousen, langjähriger Vorsitzender des Aufsichtsrats, und Herr Ralf Teckentrup, ehemaliger stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, haben ihre jeweiligen Ämter als Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung am 16. Juni 2021 niedergelegt. Mit Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung der Sixt SE vom 16. Juni 2021 wurde Herr Erich Sixt von der Hauptversammlung als Nachfolger von Herrn Ralf Teckentrup in den Aufsichtsrat der Sixt SE gewählt. Herr Dr. Julian zu Putlitz wurde auf Grundlage des satzungsmäßigen Entsendungsrechts als Nachfolger von Herrn Friedrich Jousen in den Aufsichtsrat entsandt. Die Wahl bzw. die Entsendung von Herrn Erich Sixt und Herrn Dr. Julian zu Putlitz

Pullach, im März 2022

Der Aufsichtsrat

ERICH SIXT
Vorsitzender

DR. DANIEL TERBERGER
Stellvertretender Vorsitzender

DR. JULIAN ZU PUTLITZ
Aufsichtsrat

erfolgte jeweils für die restliche Amtszeit der beiden ausgeschiedenen Mitglieder, mithin bis zur Beendigung derjenigen Hauptversammlung, die über die Entlastung des Aufsichtsrats der Sixt SE für das Geschäftsjahr 2024 beschließt. In seiner konstituierenden Sitzung am 16. Juni 2021 wählte der Aufsichtsrat Herrn Erich Sixt zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Dr. Daniel Terberger zum stellvertretenden Vorsitzenden.

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“.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Jousen, Herrn Teckentrup, Herrn Bremer, Herrn Marasch und Herrn Pättsch ausdrücklich für ihre Leistungen und ihren persönlichen Einsatz für die Sixt SE und wünscht ihnen für die Zukunft alles Gute.

Dank an das Management sowie an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ungeachtet eines noch von der Coronapandemie geprägten Geschäftsjahres 2021 war der Sixt-Konzern in der Lage, das Rekordjahresergebnis von 2019 deutlich zu übertreffen und seine Marktposition weiter auszubauen. Dies war nur durch die Stärkung der Resilienz des Geschäftsmodells, das schnelle und angemessene Reagieren auf unvorhersehbare Ereignisse und veränderte Marktbedingungen sowie die in der Krise getätigten strategischen Investitionen möglich. Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands, allen Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit für ihren großen persönlichen Einsatz, das fortwährende Engagement und die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit in diesen herausfordernden Zeiten. Er spricht ihnen Anerkennung für die im vergangenen Geschäftsjahr für Sixt erbrachten Leistungen aus und ist überzeugt, dass der Konzern seine Geschichte profitablen Wachstums weiter fortsetzen wird.



SIXT-AKTIE

Aktienmärkte haussieren im Jahr 2021 trotz anhaltender Coronapandemie

Trotz erheblicher Belastungsfaktoren, wie etwa der anhaltenden Coronapandemie und des Anstiegs der Inflationsraten vor allem im vierten Quartal 2021 in wichtigen Volkswirtschaften, waren die Aktienmärkte 2021 auf Rekordkurs. Nachrichten zum Pandemieverlauf wie das Aufkommen oder Abebben neuer Infektionswellen, das Auftreten neuer Virusvarianten wie Delta und Omikron sowie der Impffortschritt in der Bevölkerung sorgten dabei für hohe Kursschwankungen.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) schloss das Börsenjahr mit einem Wertzuwachs von 16 % und lag dabei nur 2 % unter seinem Allzeithoch von Mitte November 2021. Der Index hat im Jahresverlauf 2021 signifikant zugelegt, was auch mit der erwarteten zwischenzeitlichen Entspannung der Coronapandemie im Sommer zusammenhing. Nach einem deutlichen Rückgang des Leitindex im traditionell schwachen Börsenmonat September setzte er bis Mitte des vierten Quartals zu einer Aufholbewegung von rund 8 % bis zum Allzeithoch von 16.290 Punkten an. Am Ende des Jahres 2021 standen wiederum mehrere Belastungsfaktoren im Mittelpunkt. So etwa die weltweiten Lieferkettenprobleme, die das zwischenzeitliche Wirtschaftswachstum erheblich dämpften. Daneben schwelten politische Konflikte in Asien und Osteuropa und destabilisierten die internationale Sicherheit. Zudem ist COVID-19 mitnichten besiegt. Eine mittlerweile fünfte Welle schränkte das öffentliche Leben gegen Ende des Berichtsjahres und zu Beginn des Jahres 2022 erneut deutlich ein.

Anders als in der Mehrzahl der vergangenen Jahre konnte der Nebenwerteindex SDAX, der auch die Stammaktien der Sixt SE umfasst, mit einem Plus von 11 % auf einen Wert von 16.415 Punkten im Börsenjahr 2021 nicht ganz so stark zulegen wie der DAX. Dennoch wurde die dynamische Wertentwicklung des Index der Vorjahre (18 % im Jahr 2020 nach 32 % in 2019) fortgesetzt.

Auch die US-amerikanischen Aktienmärkte entwickelten sich im Jahr 2021 erneut positiv. So verzeichnete der Dow-Jones-Index nach bereits starken Wertzuwächsen in den Vorjahren ein Plus von 19 % im Jahr 2021 und schloss nahe seinem Allzeithoch. Der MSCI World stieg um 20 %.

Der breit gefasste S & P 500 Index machte bis 31. Dezember 2021 sogar einen Sprung um 27 %, der Technologieindex NASDAQ 100 ebenfalls um 27 %.

Die globalen Aktienmärkte wurden auch 2021 durch die geldpolitischen Lockerungen, massive Anleihen-Kaufprogramme und die Senkung der Zinsen auf null durch die Notenbanken in den Industrieländern gestützt. Die ausgiebige Versorgung der Märkte mit Liquidität legte den Grundstein für den Aufstieg der Märkte bereits seit Ausbruch der Finanzkrise 2009. Während der Pandemiebekämpfung 2021 waren auch die milliardenschweren Hilfs- und Konjunkturprogramme der jeweiligen Staaten eine Stütze für Konjunktur und Aktienmärkte.

Mitte Dezember 2021 kündigte die US-Notenbank Fed angesichts der stark steigenden Inflation an, die Anleihenkäufe deutlich früher zu beenden als geplant. Die expansive Geldpolitik wird dadurch deutlich zurückgefahren werden. Zudem hat am 16. März die US-Notenbank angekündigt, den Leitzins um 25 Basispunkte zu erhöhen und leitet damit den von vielen Marktteilnehmern lange befürchteten Zinserhöhungszyklus ein.

Sixt-Aktien mit deutlicher Outperformance im Jahr 2021

Während im ersten Corona-Jahr 2020 insbesondere Aktien der Tourismus- und Reisebranche massiv unter den Folgen der Pandemie zu leiden hatten, können die Rahmenbedingungen im Jahr 2021 für den Sektor aufgrund der Lockerungen bis in den Herbst hinein als deutlich besser bezeichnet werden. Sowohl die Sixt-Stammaktie als auch die Sixt-Vorzugsaktie konnten die positive Performance anderer Aktien innerhalb des Sektors als auch die der Indizes DAX und SDAX deutlich übertreffen.

Bereits in den ersten fünf Monaten des Jahres konnte die Stammaktie bis zu einem zwischenzeitlichen Kurshoch von 131,00 Euro um 34 % gegenüber dem Wert zum Jahresende 2020 zulegen. Erhebliche Marktanteilsgewinne während der Coronapandemie, die aufgrund der Fahrzeugknappheit sehr positive Mietpreisentwicklung und die deutliche operative Verbesserung der Konzernzahlen samt Anhebung der Prognosen für das Gesamtjahr 2021 (Guidance) führten mit einem Plus von 58 % zu einer deutlichen Outperformance der Sixt-Stammaktie gegenüber allen Indizes. Die Sixt-Stammaktie erreichte am 8. November 2021 ihren Jahreshöchstkurs von 170,00 Euro und schloss das Geschäftsjahr 2021 mit einem Kurs von 155,60 Euro.



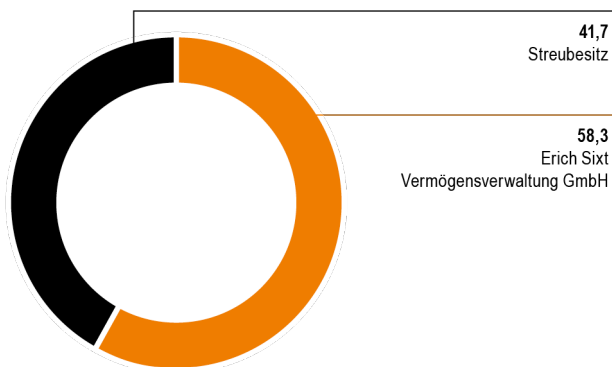
Einen Wertzuwachs von 51 % im Gesamtjahr 2021 konnte auch die Sixt-Vorzugsaktie aufweisen, die das Jahr 2021 auf einem Jahresendkurs von 86,80 Euro schloss. Ähnlich der Performance der Stammaktie legte auch die Vorzugsaktie bis Ende Mai 2021 um 31 % zu, bevor bis Mitte September eine mehrmonatige Konsolidierungsphase einsetzte. In der Folge legte der Aktienkurs noch einmal bis auf ein neues Allzeithoch von 96,30 Euro am 8. November sprunghaft zu.

Die Marktkapitalisierung der Sixt SE belief sich, gemessen an den Jahresendkursen, auf 6,16 Mrd. Euro – ein Anstieg von 57 % gegenüber dem Wert zum Ende des Vorjahres (3,93 Mrd. Euro, alle Angaben auf Xetra-Schlusskurs-Basis). Gemessen an den jeweiligen Jahreshöchstkursen der Stamm- und Vorzugsaktie 2021 betrug der gesamte Börsenwert des Unternehmens in der Spitze 6,76 Mrd. Euro.

Als Folge der überdurchschnittlichen Kursperformance stieg die Sixt Stammaktie mit Wirkung zum 21. März 2022 vom Auswahlindex SDAX in den MDAX auf.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2021

in %



Aktionärsstruktur nahezu unverändert

Die stimmberechtigten Stammaktien befanden sich zum Jahresende 2021, 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 „News“. Im Berichtsjahr ging der Gesellschaft keine derartige Mitteilung zu.

Dividendenpolitik

Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung der Geschäftsentwicklung durch die Coronapandemie schüttete der Sixt-Konzern für die Geschäftsjahre 2019 und 2020 keine Dividende für die Stammaktien und lediglich die satzungsmäßige Mindestdividende von 0,05 Euro für die Vorzugsaktien aus – in Summe jeweils 828.812 Euro. Auf Basis der jeweiligen Jahresschlusskurse 2020 errechnet sich eine Dividendenrendite von 0 % je Stammaktie (2019: 0 %) und 0,1 % je Vorzugsaktie (2019: 0,1 %).

Aufgrund der erfreulichen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung im Jahr 2021 wird der Vorstand, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, der ordentlichen Hauptversammlung 2022 eine Dividende für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 3,70 Euro je Stammaktie und 3,72 Euro je Vorzugsaktie vorschlagen. Damit würde Sixt die coronabedingt ausgesetzte Dividendenzahlung wieder aufnehmen. Der Vorschlag entspräche einer Ausschüttungssumme von 174 Mio. Euro bzw. 55,6 % des Konzernüberschusses nach Anteilen Dritter. Auf Basis der jeweiligen Jahresschlusskurse 2021 errechnen sich Dividendenrenditen von 2,4 % je Stammaktie und 4,3 % 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	SDAX (Gewichtung Stammaktie: 2,89 %) CDAX (Gewichtung Stammaktie: 0,13 %, Gewichtung Vorzugsaktie: 0,10 %) Prime All Share (Gewichtung Stammaktie: 0,11 %, Gewichtung Vorzugsaktie: 0,08 %)
Handelssegment	Prime Standard
Designated Sponsors	Stifel Europe Bank AG, M.M. Warburg & Co. KGaA

Wertentwicklung Stammaktie, Vorzugsaktie und SDAX



	2021	2020
Ergebnis je Aktie unverwässert (in Euro)		
Stammaktie	6,66	-0,73
Vorzugsaktie	6,68	-0,68
Dividende (in Euro)		
Stammaktie	3,70 ¹	-
Vorzugsaktie	3,72 ¹	0,05
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

² Alle Kurse beziehen sich auf Xetra-Schlusskurse

³ Auf Basis Xetra-Jahresschlusskurs

⁴ Auf Basis Stamm- und Vorzugsaktien

	2021	2020
Höchstkurs (in Euro)²		
Stammaktie	170,00	100,70
Vorzugsaktie	96,30	67,60
Tiefstkurs (in Euro)²		
Stammaktie	95,50	35,28
Vorzugsaktie	55,06	27,15
Schlusskurs (in Euro)²		
Stammaktie	155,60	98,20
Vorzugsaktie	86,80	57,40
Dividendenrendite (in %)³		
Stammaktie	2,4	-
Vorzugsaktie	4,3	0,1
Börsenkapitalisierung (in Mrd. Euro)^{3,4}		
per 31.12.	6,16	3,93



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 2021 gab es bei Investoren, Analysten und Finanzmedien neben dem großen Informationsbedarf zu den Auswirkungen der anhaltenden Coronapandemie auf die Geschäftsentwicklung des Konzerns auch ein reges Interesse an den weiteren Schritten, die Digitalisierung und Internationalisierung voranzutreiben sowie an der strategischen und taktischen Handhabung der sich im Lauf des Jahres zunehmend abzeichnenden Knappheit bei der Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Im Rahmen ihrer Investor-Relations-Arbeit hat die Gesellschaft zahlreiche Einzelgespräche mit Investoren und Analysten geführt und sich auf Roadshows und internationalen Konferenzen präsentiert. Erstmals wurde auch zu jedem Berichtsquartal eine Investorenpräsentation unter ir.sixt.com in der Rubrik „Finanzpublikationen“ veröffentlicht, welche die aktuellen geschäftlichen Rahmenbedingungen sowie eine genaue Analyse der wichtigsten Eckdaten des Quartals beinhaltet. Einen weiteren Schwerpunkt der Kapitalmarktkommunikation stellten Nachhaltigkeitsaspekte dar. In diesem Zusammenhang wurde verkündet, dass der Konzern sein Angebot an nachhaltiger Mobilität durch CO₂-sparende vollelektrische Fahrzeuge und Hybrid-Modelle erweitert. Zudem gab es Ende des dritten Quartals einen erheblichen Kommunikationsbedarf hinsichtlich der erstmaligen Blockchain-basierten Refinanzierung zweier Schuldscheindarlehen.

Sixt nutzte, wie in den Vorjahren, Investorenkonferenzen mit inländischen und ausländischen Investoren, um Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns zu vermitteln. Die Veranstaltungen, die aufgrund der Restriktionen bevorzugt per Videokonferenzen stattfanden, stießen bei Investoren auf beiden Seiten des Atlantiks auf sehr großes Interesse.

Der Vorstand nutzte darüber hinaus die Veröffentlichung des Jahresergebnisses 2020 und der Quartalsberichte 2021, 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.

Die Konzernentwicklung sowie die Performance der Sixt-Aktien und der emittierten Anleihen werden mit unverminderter Aufmerksamkeit von renommierten Finanz- und Research-Häusern verfolgt. Die jährliche Analystenkonferenz fand 2021 virtuell als Videokonferenz statt. Im Berichtsjahr wurde Sixt von den Bankhäusern Baader Bank, Berenberg Bank, Commerzbank (bis August 2021), Deutsche Bank (Aufnahme der Coverage im März 2021), DZ Bank, Hauck Aufhäuser, Jefferies, Metzler, M.M. Warburg, ODDO BHF, Stifel Europe (Aufnahme der Coverage im Oktober 2021) sowie UBS (bis Januar 2021) regelmäßig gecovered.

Das in den Studien genannte durchschnittliche Kursziel für die Sixt-Stammaktie betrug zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres 166,00 Euro (Ende 2020: 97,00 Euro).

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

B.1 028 _ GRUNDLAGEN DES KONZERNS

1. 028 _ Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 028 _ Konzernstruktur und -leitung

1.2 028 _ Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

2. 029 _ Operatives Geschäft

2.1 029 _ Marktposition und Positionierung

2.2 031 _ Leistungsspektrum

3. 032 _ Wesentliche externe Einflussfaktoren

4. 033 _ Unternehmenssteuerung

5. 033 _ Forschung und Entwicklung

B.2 035 _ WIRTSCHAFTSBERICHT

1. 035 _ Konjunkturelle Rahmenbedingungen

2. 036 _ Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Vorjahresprognose

3. 037 _ Wesentliche Entwicklungen und Maßnahmen im Berichtsjahr

4. 038 _ Umsatzentwicklung

4.1 038 _ Konzernentwicklung

4.2 038 _ Umsatzentwicklung nach Regionen

4.3 039 _ Ertragsentwicklung

4.4 041 _ Entwicklung der Segmente

5. 042 _ Gewinnverwendung

6. 042 _ Vermögenslage

7. 043 _ Finanzlage

7.1 043 _ Finanzmanagement und Finanzinstrumente

7.2 044 _ Eigenkapitalentwicklung

7.3 044 _ Fremdkapitalentwicklung

8. 045 _ Liquiditätslage

9. 046 _ Investitionen

B.3	047	PERSONALBERICHT	4.	071	Chancenbericht
B.4	053	ANGABEN GEMÄß §§ 289A UND 315A HGB	4.1	071	Marktchancen
			4.2	072	Wettbewerbschancen
			4.3	074	Chancen durch Innovationen
B.5	057	PROGNOSEBERICHT	B.7	077	ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄß §§ 315B UND C I.V.M. 289B BIS E HGB
1.	057	Konjunkturelle Rahmenbedingungen	1.	077	Nachhaltigkeit bei Sixt
2.	057	Branchenentwicklung	1.1	077	Unternehmerisches Selbstverständnis
3.	058	Voraussichtliche zukünftige Entwicklung	1.2	077	Rahmen der Berichterstattung
4.	061	Erwartete Entwicklung der Ertragssituation 2022	2.	078	Grundlage nachhaltigen Handelns
B.6	062	RISIKO- UND CHANCENBERICHT	2.1	079	Wesentlichkeit
1.	062	Interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation	2.2	081	Strategie und Managementansatz
1.1	062	Risikomanagementsystem	3.	081	Wesentliche Handlungsfelder
1.2	062	Risikobeurteilung	3.1	082	Shared Mobility
1.3	063	Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem für die (Konzern-)Rechnungslegung (Angaben gemäß §§ 289 Absatz 4, 315 Absatz 4 HGB)	3.2	084	Treibhausgasemissionen & Luftqualität
2.	063	Risikosituation	3.3	084	Ressourcenschonung
2.1	063	Allgemeine externe Risiken (ökonomische, gesellschaftliche, regulatorische und ökologische Risiken)	3.4	086	Kundenzufriedenheit
2.2	065	Spezifische Risiken der Mobilitätsbranche	3.5	086	IT-Sicherheit und Datenschutz
2.3	067	Finanzrisiken	3.6	087	Soziales Engagement
2.4	068	Beteiligungsrisiken & Markenrechte	3.7	088	Arbeitnehmerbelange
2.5	068	Strategische Risiken	3.8	091	Corporate Governance, Compliance & Transparenz
2.6	068	Operationelle Risiken	4.	093	EU-Taxonomie
2.7	070	Risiken im Zusammenhang mit der Coronapandemie	B.8	097	ABHÄNGIGKEITSBERICHT
2.8	070	Risiken im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg	B.9	097	ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄß §§ 289F UND 315D HGB
3.	071	Beurteilung des Gesamtrisikoprofils durch den Vorstand	B.10	104	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.

Da der nicht fortgeführte frühere Geschäftsbereich Leasing, der aus einer vollkonsolidierten Beteiligung von 41,9% an der SIXT Leasing SE bestand, bereits am 15. Juli 2020 veräußert wurde, finden die Zahlen und Ergebnisse dieses Bereichs im Geschäftsjahr 2021 keine Berücksichtigung mehr.

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, nachfolgend auch als zusammengefasster Lagebericht oder Lagebericht bezeichnet wird.

1.2 KONZERNAKTIVITÄTEN UND LEISTUNGSSPEKTRUM

Der Sixt-Konzern ist ein in Europa und den USA agierender Mobilitätsdienstleister. Weitere Weltregionen werden durch Franchisenehmer und Kooperationspartner abgedeckt, die unter dem Markennamen Sixt auftreten. Sixt verfolgt seit vielen

Jahren eine fokussierte Premium-Strategie. Diese 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. In dieser Hinsicht definiert sich Sixt als Premium-Mobilitätsdienstleister und sieht darin ein entscheidendes Alleinstellungsmerkmal im globalen Wettbewerb.

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 und der aktiven Gestaltung des Ökosystems Mobilität können Kunden über die SIXT App zudem auf Produkte und Dienstleistungen von Drittanbietern, beispielsweise des Elektroroller- und E-Moped-Anbieters TIER sowie des US-Fahrdienstleisters Lyft, zugreifen. Durch die Integration von digitaler Auto- und Nutzfahrzeugvermietung, Carsharing, Auto Abonnements sowie Vermittlung von Transferdiensten haben Kunden über die SIXT App Zugriff auf mehr als 240.000 Fahrzeuge und Mobilitätsangebote von über 2.500 Partnern mit mehr als 5 Mio. Fahrern in mehr als 400 Städten in 50 Ländern weltweit.

Die Digitalisierungsstrategie von Sixt beruht auf veränderten Präferenzen und Anforderungen der Kunden an ihre Mobilität. Zudem trägt sie einem geänderten Nutzungsverhalten im Online- und Mobile-Bereich Rechnung, das wiederum das Ergebnis der technologischen Entwicklung ist. Sixt bietet seinen Kunden schlanke, flexible und transparente Mietprozesse. Per Ende 2021 wurden rund 73% (Ende 2020: 72%) 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 Berichtsegmenten Inland, Europa und Nordamerika unterschieden.

Auch im Geschäftsjahr 2021 wurde die internationale Expansion kontinuierlich fortgesetzt, sodass die Marke Sixt inzwischen nahezu weltweit 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). Diese sind in ihren jeweiligen Märkten etabliert. Im Geschäftsjahr 2021 wurden Honduras, Aserbaidschan und Australien als neue Franchisemärkte eingeführt. Zum Stichtag 31. Dezember 2021 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 auf dem US-amerikanischen Vermietmarkt aktiv.

Segment Inland: In Deutschland ist Sixt nach eigener Einschätzung und auf Basis von Euromonitor-Daten mit einem Marktanteil von rund 41 % bei einer Marktgröße laut Euromonitor von 2,0 Mrd. Euro im Jahr 2021 mit großem Abstand zu den Wettbewerbern Marktführer. Einen Schwerpunkt 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. Im Geschäftsjahr 2021 ist Sixt an 29 Flughäfen vertreten. Der Anteil von Privatkunden und Touristen hat jedoch in den vergangenen Jahren zugenommen. Per Jahresende 2021 verfügt Sixt insgesamt über ein flächendeckendes Netz in Deutschland von 418 Stationen (Vj. 471 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 Märkte sind Frankreich und Spanien. Anders als im Inland spielen im Segment Europa Privatkunden und Touristen für Sixt die wichtigere Rolle. Hier zahlt sich die gute Marktstellung in beliebten Ferienregionen wie Spanien, Frankreich und Italien aus. Der Marktanteil in westeuropäischen Corporate Ländern liegt nach Einschätzung von Sixt und auf Basis von Euromonitor-Daten insgesamt bei ca. 18 %. Die Marktgröße der Corporate Länder in Europa (ohne Deutschland) beträgt laut Euromonitor in 2021 4,9 Mrd. Euro. Die Anzahl der Stationen betrug per Ende 2021 insgesamt 448 (Vj. 435 Stationen).

Segment Nordamerika: Der weltweit größte Autovermietungsmarkt USA mit einem geschätzten Gesamtvolumen von 26,2 Mrd. US-Dollar laut Euromonitor stellt für Sixt bereits den zweitgrößten Einzelmarkt nach Deutschland in Bezug auf Flottengröße und erzielte Umsätze dar. Innerhalb nur weniger Jahre konnte sich Sixt als viertgrößter Anbieter etablieren; an manchen US-Standorten konnte die Marke Sixt sogar noch bessere Marktpositionierungen erreichen, wie etwa die Marktführerschaft am Flughafen von Miami für mehrere Monate in Folge im abgelaufenen Geschäftsjahr. Ebenso wie in anderen Zielmärkten ist Sixt auch jenseits des Atlantiks mit der Strategie, seinen Kunden sowohl Premiumprodukte als auch einen überzeugenden Service zu liefern, erfolgreich und erreichte eine differenzierte Positionierung im Markt. Damit einher geht eine Erhöhung von Markenbekanntheit und Kundenzufriedenheit in Übersee: Anfang Oktober wurde Sixt vom renommierten Reisemagazin Condé Nast Traveler mit dem Readers' Choice Award als Top 3 unter den Autovermietern in den USA ausgezeichnet. 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 ist zum Ende des Jahres 2021 bereits an 26 der Top 30 US-Flughäfen vertreten. Nach Einschätzung von Sixt entfällt rund ein Drittel des Gesamtmarktolumens auf die Top 30 Flughäfen in den USA.

Quelle

Euromonitor International, Travel 2022, Januar 2022



Die Anzahl der Stationen betrug Ende 2021 98 und lag nur geringfügig unterhalb des Wertes per Ende 2020 (100 Stationen).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden 50 % (Vj. 39 %) der Vermietungserlöse an Flughafenstationen erwirtschaftet.

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 Mietgeschäfte mit 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 66 % (Vj. 57 %), die übrigen 34 % (Vj. 43 %) entfallen auf B2B und Sonstige. Das bislang separat aufgeführte Unfallersatzgeschäft ist für Sixt weiterhin von untergeordneter Bedeutung und dem Vertriebskanal B2B zugeordnet.

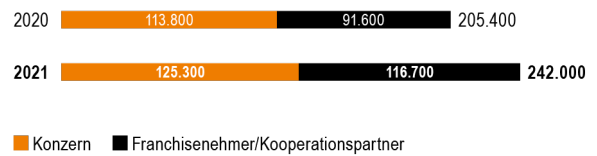
Das Unternehmen verfolgt weiterhin seinen dezidierten Premi-umansatz, der eine hohe Qualität der Fahrzeugflotte sicherstellt und einen kundenorientierten Service beinhaltet. Daher bietet Sixt seinen Kunden traditionell einen hohen Anteil hochwertig ausgestatteter Fahrzeuge renommierter Hersteller an. Im Jahr 2021 bestanden wertmäßig etwa 57 % der Flotte in den Sixt-Corporate Ländern aus Fahrzeugen der Premiummarken Audi, BMW und Mercedes-Benz, nach 55 % im Vorjahr.

Umfangreiche und zeitgemäße Ausstattungen der Fahrzeugflotte bezüglich Fahrkomfort und Sicherheit stehen dabei im Fokus des Unternehmens. Dazu zählen beispielsweise Funktionalitäten wie Sprachsteuerung, Assistenzsysteme und integrierte Informationssysteme.

Für eine signifikante Verknappung des Fahrzeugangebots sorgten im Jahr 2021 Lieferengpässe infolge des globalen Halbleitermangels. Trotzdem konnte der durchschnittliche Fahrzeugbestand des Konzerns im In- und Ausland (ohne Franchisenehmer) im Geschäftsjahr 2021 wieder auf 125.300 Fahrzeuge aufgebaut werden (Vj. 113.800). Neben Einsteuerungen in Höhe von 167.000 Fahrzeugen und somit nur knapp

unter dem Vorjahresniveau (-5 %) machten sich Verlängerungen der Haltedauern positiv bemerkbar. Damit hat Sixt auf die deutliche Belebung und Normalisierung des Marktes im Berichtsjahr reagiert, der im Vorjahr stark durch einen coronabedingten Nachfragerückgang geprägt war. Inklusiv der Fahrzeuge von Franchisenehmern und Kooperationspartnern bestand die weltweite Fahrzeugflotte von Sixt im Jahr 2021 aus durchschnittlich 242.000 Fahrzeugen nach 205.400 Fahrzeugen im Jahr 2020.

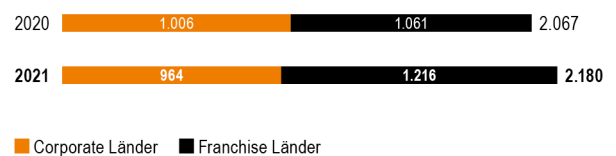
Durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge
Konzern und Franchisenehmer/Kooperationspartner



Außerhalb der europäischen und amerikanischen Corporate Länder ist Sixt durch Franchise- und Kooperationspartner vertreten. Dank dieser dualen Ausrichtung mit eigenen Gesellschaften und Franchisenehmern war die Marke Sixt im Jahr 2021 in über 100 Ländern präsent, nahezu unverändert zum Vorjahr.

Trotz fortschreitender Digitalisierung, die eine Fahrzeuganmietung der Kunden ohne einen vorherigen Besuch in einer Anmietstation möglich macht und Kosten spart, bleibt das engmaschige globale Netz von 2.180 Stationen zum Jahresende 2021 (einschließlich Franchise-Länder) die Basis des operativen Geschäfts. Zum Ende des Vorjahres lag die Anzahl an Vermietstationen bei 2.067. 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, der über die SIXT App einen vollständig digitalen Anmietprozess ermöglicht. An ausgewählten Anmietstationen in Europa und den USA, insbesondere an Flughäfen, können Kunden bis kurz vor Mietbeginn ihr Fahrzeug auswählen, ohne den Umweg über die Vermietstation zum Parkplatz in Kauf nehmen zu müssen. Dort lässt sich das Auto direkt über die App öffnen. Der digitale Service wird sukzessive auf weitere Stationen an Flughäfen und in Stadtgebieten ausgeweitet.

Urlaubsreisenden bietet SIXT rent ein breites internationales Ferienmietwagen-Angebot. Dies ist auf den jeweiligen Mobilitätsbedarf in den Urlaubsregionen zugeschnitten. Kunden wird ermöglicht, bereits bei der Reservierung eine Vorauszahlung zu leisten, sodass bei der Fahrzeugabholung am Urlaubsort lediglich die erforderlichen Dokumente, wie Pass und Führerschein, vorzulegen sind. Damit entspricht das Unternehmen dem Wunsch vieler Urlauber, schon im Vorfeld der Reise sowohl die Konditionen ihrer Anmietung zu fixieren als auch die Abholung am Ferienort zu vereinfachen und zu beschleunigen.

|| **SIXT truck:** Neben der Vermietung von Pkw bietet Sixt unter dem Produkt SIXT truck eine breite Auswahl an Nutzfahrzeugen, auch als Van & Truck bezeichnet. Die Produkte 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 2021 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 10 Stationen um Truck Competence Center. Sixt Truck Competence Center sind ausgerichtet auf erhöhte Bedürfnisse von Groß- und Gewerbekunden.

|| **SIXT share:** Mit SIXT share bietet das Unternehmen ein flexibles Carsharing, das die Rückgabe eines Fahrzeugs auch außerhalb fest abgegrenzter Geschäftsgebiete erlaubt. So ist die Abgabe des Fahrzeugs an jeder Sixt-Station in Deutschland möglich. Mit Hilfe der im Dezember 2021 eingeführten neuen Funktion „Car Radar“ in der SIXT App unterstützt SIXT share Kunden beim Finden und Reservieren von Fahrzeugen. 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 – anders als andere Carsharing-Unternehmen – in die Lage versetzt, sein Angebot nicht nur in Großstädten und Metropolen anzubieten, sondern auch in kleineren und mittelgroßen Städten sowie umliegenden Gemeinden. 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. Im Nachbarland bietet SIXT share eine reine E-Flotte an. Im Geschäftsjahr 2021 wurden insgesamt mehr als 2,5 Mio. (2020: mehr als 2,3 Mio.) SIXT share-Fahrten gebucht.

|| **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 bekommen Kunden mit SIXT+ ein eigenes 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. Seit Ende November 2021 können Kunden zudem ihr Auto Abo mit Hilfe der SIXT App für bis zu drei Monate aussetzen, sollten sie ihr Fahrzeug einmal längere Zeit nicht benötigen.

Mit dem neuen Produkt untermauert Sixt seinen Anspruch, Mobilitätstrends frühzeitig zu erkennen und zu besetzen. SIXT+ zielt auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse in der Bevölkerung ein, Autos lieber zu nutzen als zu besitzen. So zeigten sich einer Umfrage zufolge über 20 % der Konsumenten in den USA, China und Deutschland interessiert oder



sogar sehr interessiert an Auto Abo-Modellen. Sixt ermöglicht es damit mehr Menschen mobil zu sein, für die ein klassischer Autokauf aus verschiedenen Gründen keine Option darstellt. Aufgrund der längeren Vertragslaufzeiten ergibt sich für Sixt eine bessere Planbarkeit der Umsätze und Zahlungsströme im Vergleich zur Kurzzeitmiete.

Quelle

Arthur D. Little: *The Future of Automotive Mobility*, Februar 2021

Nach dem Launch Mitte 2020 in Deutschland expandierte SIXT+ zügig in weitere Märkte und war Ende 2021 in allen Sixt-Corporate Ländern verfügbar.

|| **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 2.500 Partnern und mehr als 5 Mio. Fahrern. Kunden können sich in über 400 Städten in 50 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 und Addison Lee in Großbritannien.

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.

Ergänzend zu SIXT rent, SIXT truck, SIXT share, SIXT+ und SIXT ride bietet der Konzern weitere Produkte für die speziellen Anforderungen diverser Kundengruppen. Dazu zählen Mobilitätskonzepte wie zum Beispiel SIXT Long-Term Flex und SIXT unlimited.

|| **SIXT Long-Term Flex:** Mit SIXT Long-Term Flex müssen sich Mitarbeiter nicht langfristig an einen Dienstwagen binden, sondern können innerhalb der Vertragslaufzeit jederzeit zwischen Fahrzeugklassen und Antriebsarten wechseln oder die Nutzung beliebig pausieren. Sie können so ihre Mobilität

optimal an ihre Lebensumstände anpassen. SIXT Long-Term Flex ist somit ein Produkt für Geschäftskunden, die ihre Unternehmensmobilität flexibilisieren und nachhaltiger gestalten wollen. Zudem birgt Sixt Long-Term Flex deutliche Kostensparpotenziale, da sie nur entsprechend der realen Nutzung anfallen (pay as you use). Während der 12-monatigen Vertragslaufzeit ist nur die monatliche Grundgebühr gesetzt. Alles Weitere bleibt komplett flexibel: Beispielsweise sind Inklusiv-Kilometer, die je nach Nutzung in verschiedenen Paketen buchbar sind, nicht monatlich gebunden, sondern können individuell über die gesamte Vertragslaufzeit pro Mitarbeiter genutzt werden.

|| **SIXT unlimited:** Das Mietwagen-Flatrate-Angebot von Sixt verknüpft die Vorteile eines stets verfügbaren Firmenwagens mit der flexiblen Nutzung eines Mietfahrzeugs. Dies basiert auf einer pauschalen monatlichen Rate für die Möglichkeit auf Anmietung einer bestimmten Fahrzeugklasse. In europäischen Sixt-Corporate Ländern ist es z. B. auf Reisen möglich, das Fahrzeug am Abflughafen abzugeben und am Zielflughafen ein gleichwertiges Fahrzeug abzuholen. So entfallen zusätzliche Kosten für ein eigenes Fahrzeug oder Taxi. SIXT unlimited ist speziell für Vielreisende entwickelt worden, die eine schnelle Abwicklung des Anmietprozesses sowie Kostenvorteile besonders schätzen.

|| **SIXT Sports & Luxury Cars:** In diesem Produktbereich bietet Sixt seinen Kunden in ausgewählten Ländern und Regionen eine breite Palette an exklusiven Fahrzeugen aus nahezu allen Kategorien, wie Cabrio, Limousine, Coupé oder Kombi.

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. Diese und weitere Einflussfaktoren, die sowohl Risiken (einschließlich der fortschreitenden



Coronapandemie) als auch Chancen (u. a. die wachsende Popularität von Shared Mobility) 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 ($\text{EBT} \div \text{Umsatz}$) 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 zuzurechnenden Zinsergebnisses.

In Vorjahren wurde neben dem Konzernumsatz auch der sogenannte operative Umsatz als Steuerungskennzahl genutzt. Dabei handelt es sich um die Umsätze aus Vermietgeschäften inklusive sonstiger Erlöse aus dem Vermietgeschäft. Nach dem Verkauf der Beteiligung an der Sixt Leasing SE und der Aufgabe des Geschäftsbereichs Leasing ist die Notwendigkeit der Unterscheidung zwischen Konzernumsatz und operativen Umsatz nicht mehr gegeben, da der Unterschied im Wesentlichen sonstige Umsatzerlöse aus Holdingtätigkeiten und Immobilienverwaltung beinhaltet und vernachlässigbar ist. Aufgrund der nur noch bedingten zusätzlichen Aussagekraft wird somit auf die Kennzahl verzichtet.

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 als globaler Premium-Dienstleister und Innovationsführer im Mobilitätssektor 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 2021 waren durchschnittlich mehr als 700 Mitarbeiter im Bereich SIXT TECH tätig, überwiegend in den Entwicklungszentren in Deutschland, Indien und der Ukraine.

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. Das Unternehmen nutzt hierfür eine an SCRUM angelehnte agile Projektmanagement- und Entwicklungsmethodik.

Die wichtigsten Aktivitäten in den Product Divisionen waren im Jahr 2021:

Consumer Products: Die Division Consumer Products betreut das an Kunden gerichtete Angebot insbesondere über die Sixt Webseite und die SIXT App. Im Berichtsjahr wurden umfangreiche Tests betrieben, um eine rundum erneuerte Website zu entwickeln. Ein weiterhin großer Fokus wird auf Self-Service-Möglichkeiten für Kunden gelegt, um Anpassungen der Miete schnell und flexibel eigenständig zu erledigen.



Pricing und 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.

Mobility Operations: Die Division Mobility Operations bündelt die Mobilitätsangebote des Sixt-Konzerns. So wurden im Berichtsjahr die seit 2020 eingesetzten internen Tools zum Check-in und Check-out bei der Fahrzeuganmietung und -rückgabe weiterentwickelt, bei der eine cloudbasierte Software zum Einsatz kommt.

Fleet: Die Division Fleet modernisiert sämtliche Prozesse zur Optimierung der Flottenauslastung und Datenbereitstellung.

Finance: Die Division Finance sorgt unter anderem für die Anbindung und Konsolidierung moderner Zahlungsmethoden über alle Sixt-Produkte hinweg, flexible und Real-time-Prozessierung insbesondere der Forderungen und transparente Kommissionsprozessierung.

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 bereitet weitere internationale Standorte vor und hat neue Features zur Produktverbesserung wie ein Car Radar und erweiterte Bezahlmöglichkeiten in Betrieb genommen. Zusätzlich wird eine Vernetzung der Share Angebote in die Plattformen anderer Anbieter (MVG, Hamburg Hochbahn) und umgekehrt (Tier, Nextbike) vorgenommen.

Van & Truck: Die Division Van & Truck erstellt maßgeschneiderte Anwendungen, beispielsweise die Neuentwicklung einer App für Geschäftskunden, die diesen einen erweiterten Service unter anderem beim Schadenhandling bietet.

Die Gesamtkosten der Bereiche im Sixt-Konzern, die wesentlich mit Entwicklungsaktivitäten befasst sind, betragen im Geschäftsjahr 29,0 Mio. Euro (Vj. 27,6 Mio. Euro).

Für aktuelle und künftige Softwarelösungen wurden im Jahr 2021 Entwicklungskosten in Höhe von 11,4 Mio. Euro (Vj. 8,2 Mio. Euro) aktiviert.

B.2 || WIRTSCHAFTSBERICHT

Die nachfolgenden Kennzahlen umfassen, soweit nicht anders erwähnt, das operative Mobility-Geschäft sowie die sonstigen weitergeführten Aktivitäten, die nicht dem Mobility-Geschäft zugeordnet sind. Das Vorjahresergebnis nach Steuern des aufgegebenen und im Juli 2020 veräußerten Geschäftsbereichs Leasing wird in der Gewinn- und Verlustrechnung gemäß IFRS 5 separat ausgewiesen. Die Vorjahreswerte sind zu Vergleichszwecken, soweit erforderlich, angepasst.

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 2021 und Prognosen für die Folgejahre.

1. KONJUNKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Im Zuge der kontinuierlichen Internationalisierungsstrategie von Sixt verlagert sich der Schwerpunkt der Konzernaktivitäten weiter in die europäischen Corporate Länder sowie in den wichtigsten Auslandsmarkt USA. Daher haben die Investitionstätigkeit der Wirtschaft, das Konsumverhalten von Privatkunden und die Ausgabenbereitschaft von Unternehmenskunden in diesen Regionen erhöhtes Gewicht für die Geschäftsentwicklung der gesamten Sixt-Gruppe.

Die wirtschaftliche Entwicklung war trotz einer zunehmenden Erholung von der Corona-Krise auch im Jahr 2021 von den Auswirkungen der Pandemie geprägt. Dabei waren die Folgen für die Reise- und Tourismusbranche weiterhin besonders gravierend. So war im europäischen Vergleich beispielsweise der deutsche Luftverkehr im vergangenen Jahr besonders hart getroffen. Die Anzahl der Flüge erreichte nach einer Auswertung der Luftsicherheitsorganisation Eurocontrol in Deutschland mit insgesamt 1,0 Mio. Starts und Landungen nur rund die Hälfte des Niveaus vom Vorkrisenjahr 2019. Einen stärkeren Einbruch erlebte nur Großbritannien mit einem Rückgang der Flugbewegungen um fast zwei Drittel.

Neben den weiter bestehenden pandemiebedingten Einschränkungen wurde das Wirtschaftswachstum auch durch die vielfältigen Engpässe der globalen Wertschöpfungsketten beeinflusst. Neben angebotsseitiger Verknappung ging die weltwirtschaftliche Erholung auch mit einem Anstieg der Rohstoff- und Energiepreise einher, sodass es zu einem deutlichen Anstieg der Verbraucherpreisinflation kam.

Dennoch konnte laut dem IWF im Gesamtjahr 2021 ein Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung von 5,9 % erzielt werden, nach einem Rückgang um 3,1 % im Jahr zuvor. Wesentliche Treiber des deutlichen Aufschwungs im Jahr 2021 waren stark gestiegene Verbraucherausgaben und eine durch umfangreiche Konjunkturpakete und eine ultralockere Geldpolitik unterstützte Belebung der Investitionen, wobei der Warenhandel sogar das Vorkrisenniveau übertraf.

Dabei verbuchten die USA einen Zuwachs ihrer volkswirtschaftlichen Leistung um 5,6 %, nach einer Kontraktion um 3,4 % im Jahr 2020. Nachdem mit Zuspitzung der pandemiebedingten Krise die Arbeitslosenquote in den USA im Vorjahr auf 6,7 % angestiegen war, fiel diese im Dezember 2021 wieder auf unter 4,0 % und lag damit erstmals wieder auf Vorkrisenniveau. Die wirtschaftliche Erholung in den USA ist weitgehend auf die anziehende Inlandsnachfrage zurückzuführen. Das rasche Wachstum der Inlandsnachfrage stieß dabei auf zunehmende angebotsseitige Beschränkungen aufgrund von Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und Rückständen in der Logistik, was Preissteigerungen zur Folge hatte.

Gemäß IWF wurde im Berichtszeitraum in der EU ebenfalls ein deutlicher Aufschwung in Höhe von 5,2 % – nach einem Rückgang von 6,4 % im Vorjahr – verzeichnet. Die Wirtschaft der EU kehrte 2021 auf den Wachstumspfad zurück, einhergehend mit einer allmählichen Lockerung der Corona-Eindämmungsmaßnahmen, der Fortsetzung der Niedrigzinspolitik und einem starken Wiederaufschwung in den wichtigsten Exportländern, insbesondere in China und den Vereinigten Staaten. Die Wirtschaftstätigkeit der von den Maßnahmen gegen die Coronapandemie im Vorjahr überproportional betroffenen Länder Frankreich, Italien und Spanien zeigten Wachstumsraten von 4,9 % bis 6,7 %. Die deutsche Wirtschaft hingegen litt besonders stark unter den mit der Pandemie verbundenen Schutzmaßnahmen sowie globalen Lieferproblemen. Zudem ist sie in hohem Maß von Exporten abhängig, vor allem die Automobilindustrie. Somit wuchs die deutsche Wirtschaft im Jahr 2021 lediglich um 2,7 %, nachdem das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein Jahr zuvor pandemiebedingt um 4,6 % geschrumpft war. Nach Einschätzung des Sachverständigenrats wird das BIP im Verlauf des ersten Quartals 2022 wieder das Vorkrisenniveau aus dem vierten Quartal 2019 erreichen. Auf dem deutschen Arbeitsmarkt setzte sich die Erholung bis zum Ende des Jahres fort, wenngleich mit verminderter Dynamik.



Die globale Wachstumsdynamik – vor allem in China, den USA und der EU – ging bis Ende 2021 bereits wieder deutlich zurück, da die Auswirkungen der geld- und fiskalpolitischen Anreize allmählich nachließen und größere Unterbrechungen der Lieferketten auftraten. Der zunehmende Inflationsdruck in vielen Volkswirtschaften stellt ein zusätzliches Risiko für die Erholung dar. Darüber hinaus stehen dem globalen Wirtschaftsaufschwung auch die Auswirkungen des Ukraine-Konflikts, neue Infektionswellen, anhaltende Herausforderungen auf dem Arbeitsmarkt sowie fortgesetzte Probleme in den Lieferketten gegenüber. Nach einem Wachstum von 5,9% im Jahr 2021 erwartet der IWF für 2022 nur noch ein Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung um 4,4% und 2023 um 3,8%.

Quellen

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 2021/22, Dezember 2021

Vereinte Nationen (UN), World Economic Situation and Prospectus 2022, Januar 2022
Luftverkehrsorganisation Eurocontrol, Charting the European Aviation recovery: 2021 COVID-19 impacts and 2022 outlook, Januar 2022

BMWi, Pressemitteilung 14.01.2022, Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im Dezember 2021

Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook Update Januar 2022
Bureau of Labor Statistics, U.S. Department of Labor, The Employment Situation – December 2021, Pressemitteilung 7. Januar 2022

2. GESCHÄFTSVERLAUF DES KONZERNS IM ÜBERBLICK UND VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Der Sixt-Konzern blickt trotz der immer noch andauernden Coronapandemie auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2021 zurück, in dem das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) das Vorkrisenniveau noch deutlich übertraf. Wesentliche Treiber für die erfreuliche Entwicklung waren neben den sich zunehmend auszahlenden strategischen Investitionen in Internationalisierung und Digitalisierung die zunehmenden Reiseaktivitäten ab dem zweiten Quartal bis in den Herbst hinein – besonders in den europäischen Ferienländern und den USA – sowie das infolge der Knappheit des verfügbaren Fahrzeugangebots anhaltend gute Marktpreisniveau. So hat Sixt im abgelaufenen Jahr einen Konzernumsatz von 2,28 Mrd. Euro (Vj. 1,53 Mrd. Euro) erzielt. Das Konzern-EBT lag bei 442,2 Mio. Euro (Vj. -81,5 Mio. Euro aus fortgeführten Geschäftsbereichen).

Nachdem der Vorstand der Sixt SE im ersten Halbjahr 2021 aufgrund der nach wie vor hohen pandemiebedingten Unsicherheiten keine Prognose zur Geschäftsentwicklung des Konzerns für das

Gesamtjahr 2021 abgegeben hatte, veröffentlichte die Sixt SE im Juli 2021 auf Grundlage der Zahlen für die ersten sechs Monate erstmals eine Prognose. Im September 2021 wurde diese ursprüngliche Prognose auf Basis der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden vorläufigen Zahlen für August sowie der Erwartungen für die kommenden Monate des Jahres 2021 deutlich angehoben: Der Vorstand der Sixt SE erwartete sodann einen operativen Konzernumsatz (Definiert als Vermietungserlöse aus der kurzfristigen Vermietung von Fahrzeugen und sonstige Erlösen aus dem Vermietgeschäft) zwischen 2,00 Mrd. Euro und 2,20 Mrd. Euro (zuvor: zwischen 1,95 Mrd. Euro und 2,10 Mrd. Euro) und ein Ergebnis vor Steuern (EBT) der Sixt-Gruppe im Bereich zwischen 300 Mio. Euro und 330 Mio. Euro (zuvor: zwischen 190 Mio. Euro und 220 Mio. Euro). Auf Grundlage des vorläufigen Q3-Ergebnisses, des Buchungsaufkommens im Oktober sowie eines entsprechenden aktualisierten Forecasts für die Monate bis zum Jahresende wurde die Prognose für das Geschäftsjahr am 20. Oktober 2021 schließlich nochmals angehoben: Der Vorstand der Sixt SE erwartete nunmehr für das Geschäftsjahr 2021 einen operativen Konzernumsatz zwischen 2,10 Mrd. Euro und 2,30 Mrd. Euro (2020: 1,52 Mrd. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) der Sixt-Gruppe für das Geschäftsjahr 2021 wurde im Bereich zwischen 390 Mio. Euro und 450 Mio. Euro (2020: -81,5 Mio. Euro aus fortgeführten Geschäftsbereichen) erwartet. Diese Prognosen wurden erfüllt.

Der operative Konzernumsatz nahm 2021 im Jahresvergleich um 49,3% auf 2,27 Mrd. Euro zu (Vj. 1,52 Mrd. Euro). Dabei war das Auslandsgeschäft mit einem Zuwachs von 82,0% auf 1,53 Mrd. Euro (Vj. 840,8 Mio. Euro) wesentlicher Treiber des Anstiegs. In Deutschland wurde eine Zunahme um 8,9% auf 739,6 Mio. Euro (Vj. 679,5 Mio. Euro) verzeichnet.

Im Berichtszeitraum wies der Sixt-Konzern ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenes Ergebnis vor Steuern von 442,2 Mio. Euro aus (Vj. -81,5 Mio. Euro aus fortgeführten Geschäftsbereichen). Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 lag das Plus bei 44,1% (2019: 308,2 Mio. Euro aus fortgeführten Geschäftsbereichen). Die Umsatzrendite lag im Berichtsjahr bei 19,4% im Vergleich zu -5,3% im Jahr 2020.

Die per 31. Dezember 2021 ausgewiesene Eigenkapitalquote von 38,6% bewegt sich weiterhin signifikant oberhalb des Mindestzielwertes von 20% sowie auch über dem im Vorjahr erreichten Wert von 31,5%.



3. WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN UND MASSNAHMEN IM BERICHTSJAHR

|| **Stabilisierung und Diversifikation der Flotte:** Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte Sixt den Flottenbestand trotz des generellen Mangels an verfügbaren Fahrzeugen erfolgreich auf einem hohen Niveau halten. Hierzu trugen insbesondere Vertragsverlängerungen und Verträge mit neuen Herstellern bei. Darüber hinaus wurden vor allem in den USA mehr Fahrzeuge ohne Rücknahmevereinbarungen erworben. Somit konnte das bilanzielle Vermietvermögen per Ende Dezember 2021 um 29,1 % auf 2,8 Mrd. Euro über das Niveau vom Jahresende 2020 gesteigert werden.

|| **Konsequente Internationalisierungs- und Wachstumsstrategie:** Anfang Dezember 2021 ging Sixt eine strategische Partnerschaft mit der National Roads & Motorists' Association, dem größten Automobilclub Australiens, ein und erschließt damit einen der größten Autovermietmärkte weltweit mit einem Marktvolumen von über einer Milliarde Euro. Mit der Partnerschaft erweitert Sixt sein internationales Franchise-Netzwerk um 160 Stationen und bietet seinen Kunden neben einer modernen Pkw- und Lkw-Flotte mit dem Start in Australien auch eine der landesweit größten Elektro-Vermietflotten an.

Einen spürbaren Wachstumsbeitrag in den USA lieferten bereits die zehn Stationen an wichtigen Verkehrsflughäfen, die Sixt 2020 übernommen und neu ausgerichtet hatte und die seit September 2021 alle eröffnet sind. Sixt legt auch weiterhin einen Schwerpunkt auf die Flughafenstationen mit hohem Marktpotenzial. So wurde zum Beispiel im November die Flughafenstation Portland eröffnet. Am Flughafen Miami war Sixt auf Monatsbasis wiederholt Marktführer, was die Gewinnung von Marktanteilen unterstreicht.

|| **SIXTAINABILITY:** Nachhaltigkeitsüberlegungen sind ein wichtiger Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Sixt unterstreicht dies mit der im Lauf des Geschäftsjahres 2021 ins Leben gerufenen Nachhaltigkeitsinitiative SIXTAINABILITY. Langfristig will der Konzern seine Premiumpositionierung und -marke kontinuierlich weiterentwickeln und seine nationale wie internationale Präsenz ausbauen. Im Fokus liegen aber auch die weitere Digitalisierung von Produkten und Prozessen, die Entwicklung von Produktinnovationen auf Basis moderner, umweltschonender Technologien und der mittelfristige Aufbau einer emissionsarmen Fahrzeugflotte. Detaillierte Informationen zu Nachhaltigkeitsmaßnahmen und -zielen von Sixt finden

sich in der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung in diesem Bericht.

Das Angebot an nachhaltiger Mobilität bei Sixt wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr auch durch die Einbindung von Hybrid- und vollelektrischen Fahrzeugmodellen sowie die Integration von E-Mopeds erweitert.

|| **Neue Vertriebsinitiativen im Bereich Geschäftskunden:** Im Bereich Corporate Sales konnte Sixt im abgelaufenen Geschäftsjahr die Internationalisierung weiter vorantreiben, insbesondere bei Van & Truck, im Replacement-Geschäft sowie im Vertrieb an KMU. Im Rahmen des weiteren Strukturaufbaus in den einzelnen Ländern wurden u. a. eigene Vertriebskanäle aufgesetzt und entsprechendes Personal eingestellt, lokale Preisstrategien entwickelt sowie die Vertriebsprozesse weiter digitalisiert.

|| **Finanzielle Flexibilität und digitale Innovation im Finanzbereich:** Auch im Geschäftsjahr 2021 hatte der Sixt-Konzern umfassenden Handlungsspielraum für die Finanzierung des operativen Geschäfts, insbesondere der Fahrzeugflotte. Bereits im ersten Quartal 2021 vereinbarte Sixt dafür mit namhaften Banken einen Konsortialkredit in Höhe von 750 Mio. Euro. Die neue revolvingende Kreditlinie ersetzt vollständig den Anfang Mai 2020 abgeschlossenen, ungenutzten Konsortialkredit unter Beteiligung der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Darüber hinaus hat die Sixt SE zu Beginn des vierten Quartals 2021 zwei langfristige Schuldscheindarlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem Volumen von insgesamt 100 Mio. Euro platziert und dabei im Rahmen der Emission erstmals die Blockchain-Technologie genutzt.

|| **Strategische Partnerschaften:** Es ist geplant, dass bereits ab dem Jahr 2022 die Intel-Konzerntochter Mobileye und Sixt gemeinsam einen autonomen Ride Hailing-Dienst in München (einschließlich des Münchener Flughafens) anbieten werden. Sixt übernimmt dabei Bereitstellung, Wartung und Betrieb der Flotte, die zunächst 25 Fahrzeuge umfassen und in den ersten drei Jahren auf bis zu 100 Fahrzeuge wachsen soll. Die selbstfahrenden Autos können zukünftig auch über die SIXT App angefordert werden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden nicht nur neue Partnerschaften besiegelt, sondern auch bereits bestehende vertieft. Beispiele hierfür sind die Partnerschaft mit Google (seit Oktober 2021 ist das Ride Hailing-Angebot von SIXT ride nun auch in Teilen des Auslands in Google Maps integriert), die Partnerschaft mit Lyft

(seit August 2021 sind in der SIXT App neben E-Scootern auch E-Mopeds buchbar) oder mit Booking.com (seit Juni 2021 sind die SIXT ride-Fahrdienste vorab und „on demand“ über die Reiseplattform buchbar).

|| **Wesentliche Marketingaktivitäten:** Sixt investierte im Berichtsjahr vor allem in Marketingaktivitäten in Deutschland sowie in Frankreich und den USA.

In Deutschland wurden mehrere erfolgreiche Marketingaktionen umgesetzt, so z. B. eine Urlaubs-Kampagne, die über mehrere TV-Kanäle ausgestrahlt wurde. Sixt reagierte auf aktuelle Themen erneut schnell mit unterschiedlichen Motiven, die zu großer medialer Aufmerksamkeit führten und in den sozialen Medien zum Teil mehrere Millionen Menschen erreichten sowie mehrere zehntausend Interaktionen auslösten. Zusätzlich stellte Sixt im Juli unter dem Motto „Hilfe für die Helfer“ kostenlose Transporter für Hilfsorganisationen bereit, mit denen von der Flutkatastrophe im Westen und Süden von Deutschland betroffenen Menschen schnell Hilfe geleistet werden konnte.

Auch im Ausland wurden im Geschäftsjahr 2021 diverse Marketingaktivitäten erfolgreich durchgeführt. Beispiele sind eine in Frankreich im ersten Halbjahr durchgeführte neue SIXT+ Kampagne, die über mehrere TV-Kanäle ausgespielt wurde,

oder eine in mehreren Metropolregionen in den USA durchgeführte Online-Kampagne.

Seine typische Flughafenwerbung hat Sixt im Berichtsjahr an wichtigen Standorten weiter ausgebaut und wirbt mit auffälligen Werbeflächen an internationalen Flughäfen.

4. UMSATZENTWICKLUNG

4.1 KONZERNENTWICKLUNG

Konzernumsatz

in Mrd. Euro



Der Gesamtumsatz des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr einhergehend mit der deutlichen Erholung der Nachfrage im Vergleich zum noch erheblich stärker von der Coronapandemie beeinträchtigten Vorjahr sowie des stark erhöhten Marktpreisniveaus, insbesondere im europäischen Ausland und den USA, um 49,0 % auf 2,28 Mrd. Euro (Vj. 1,53 Mrd. Euro).

Umsatzverteilung Sixt-Konzern

	2021		2020	
	in Mio. Euro	in %	in Mio. Euro	in %
Vermietungserlöse	2.097,4	91,9	1.362,4	88,9
Sonstige Erlöse aus dem Vermietgeschäft	172,4	7,6	157,8	10,3
Sonstige Umsatzerlöse	12,6	0,6	11,9	0,8
Gesamt	2.282,4	100,0	1.532,1	100,0

4.2 UMSATZENTWICKLUNG NACH REGIONEN

In Deutschland belief sich der Konzernumsatz 2021 auf 749,6 Mio. Euro, was einem Zuwachs von 9,0 % gegenüber dem Vorjahr (687,9 Mio. Euro) entspricht. Dabei lagen die Vermietungserlöse mit 656,0 Mio. Euro um 11,0 % über Vorjahresniveau (591,0 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Vermietgeschäft nahmen um 5,5 % ab und erreichten 83,6 Mio. Euro (Vj. 88,5 Mio. Euro).

Im Ausland fiel die Erholung des Konzernumsatzes 2021 noch dynamischer aus. Es wurde ein Zuwachs von 81,6 % auf 1,53 Mrd. Euro im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet (Vj. 0,84 Mrd. Euro).

Die Vermietungserlöse im Ausland erhöhten sich um 86,8 % auf 1,44 Mrd. Euro (Vj. 0,77 Mrd. Euro). Getrieben war diese Entwicklung insbesondere durch zunehmende Reiseaktivitäten, besonders in Europa und den USA, die länger als üblich bis in den Herbst hinein auf hohem Niveau blieben. Die sonstigen Erlöse aus dem Vermietgeschäft lagen mit 88,8 Mio. Euro ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau (69,3 Mio. Euro; +28,2 %).

Insgesamt stieg der Anteil des Auslandsgeschäfts am Konzernumsatz auch im Jahr 2021 weiter an und erreichte 67,2 % (Vj. 55,1 %); der Inlandsumsatz ging auf 32,8 % zurück (Vj. 44,9 %).



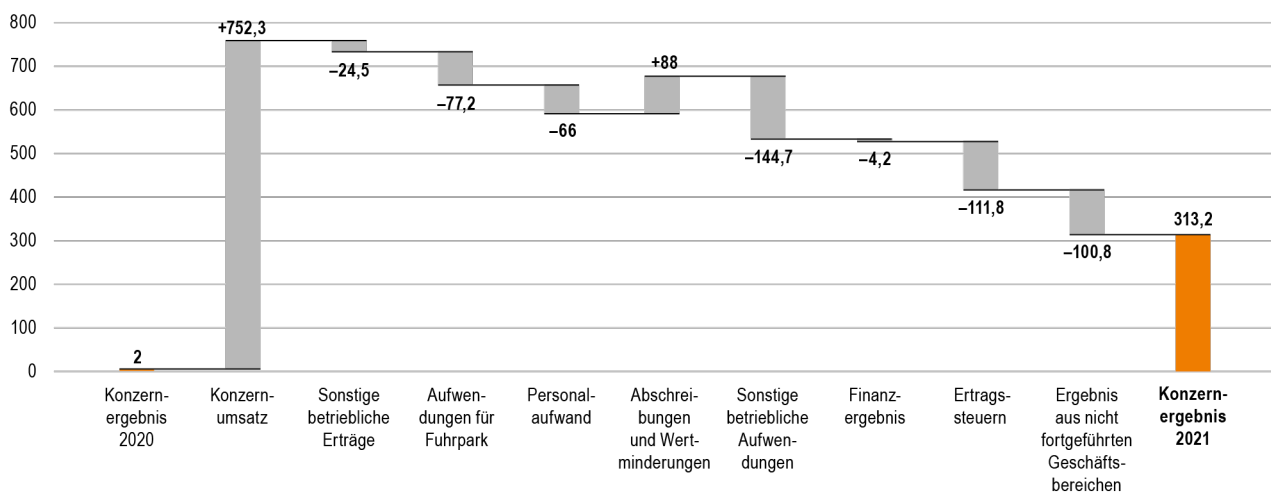
4.3 ERTRAGSENTWICKLUNG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung) in Mio. Euro			Veränderung	
	2021	2020	absolut	in %
Konzernumsatz	2.282,4	1.532,1	750,4	49,0
Sonstige betriebliche Erträge	157,3	181,8	-24,5	-13,5
Aufwendungen für Fuhrpark	506,5	429,3	77,2	18,0
Personalaufwand	405,3	339,3	66,0	19,5
Abschreibungen und Wertminderungen	370,0	458,1	-88,0	-19,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	678,7	535,9	142,8	26,6
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	479,2	-48,7	527,9	-1.083,8
Finanzergebnis	-37,0	-32,8	-4,2	12,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	442,2	-81,5	523,7	-642,2
Ertragsteuern	129,0	17,3	111,8	647,4
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	313,2	-98,8	412,0	-416,9
Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	100,8	-100,8	-100,0
Konzernergebnis	313,2	2,0	311,2	15.821,3
Ergebnis je Aktie (in Euro) ¹	6,67	-0,71	7,38	-1.041,9

¹ Unverwässert, 2021 auf Basis von 46,9 Mio. Aktien (gewichtet), 2020 auf Basis von 46,9 Mio. Aktien (gewichtet)

Ergebnisüberleitung

in Mio. Euro



Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um 13,5% auf 157,3 Mio. Euro (Vj. 181,8 Mio. Euro). Während die Erträge aus Währungsumrechnungen deutlich zurückgingen (58,2 Mio. Euro; -42,7%), verzeichneten die Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen (42,2 Mio. Euro; +15,8%) einen Anstieg. Darüber hinaus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen unter anderem Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (6,2 Mio.

Euro; +49,6 %) sowie Erträge aus geldwerten Vorteilen (7,5 Mio. Euro; -9,6 %) enthalten. Den Währungserträgen stehen Währungsaufwendungen gegenüber, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden.

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 18,0 % auf 506,5 Mio. Euro zu (Vj. 429,3 Mio. Euro). Dabei stiegen die Kosten auf breiter Basis.

Der Personalaufwand erhöhte sich einhergehend mit der Wiederaufnahme von Personaleinstellungen und der darauffolgenden raschen Ausweitung der Belegschaft im Lauf des Berichtsjahres, aufgrund des Wegfalls von Kurzarbeit sowie erhöhter variabler Vergütungen als Teilhabe am Unternehmenserfolg um 19,5 % auf 405,3 Mio. Euro (Vj. 339,3 Mio. Euro).

Die Abschreibungen und Wertminderungen lagen mit 370,0 Mio. Euro um 19,2 % unter dem Vorjahresniveau von 458,1 Mio. Euro. Dabei verringerten sich die Abschreibungen bei den Vermietfahrzeugen (238,4 Mio. Euro; -19,0 %) deutlich, insbesondere aufgrund der vorteilhaften Entwicklung der Restwerte. Die Abschreibungen für Sachanlagevermögen (126,2 Mio. Euro; -15,3 %), im Wesentlichen resultierend aus der Aktivierung von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, gingen ebenfalls zurück. Auch die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte verzeichneten einen deutlichen Rückgang (5,4 Mio. Euro; -62,8 %), da im Vorjahr eine Wertberichtigung des Geschäfts- und Firmenwerts enthalten war.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen im Berichtsjahr um 26,6 % auf 678,7 Mio. Euro zu (Vj. 535,9 Mio. Euro). Der Anstieg ist insbesondere auf erhöhte Provisionen, gestiegene Risikovorsorge im Bereich von Forderungen und höhere Aufwendungen für Marketing und Vertrieb zurückzuführen. Gegenläufig entwickelten sich die Aufwendungen aus Währungsumrechnungen, die von 112,4 Mio. Euro auf 58,8 Mio. Euro um 47,6 % zurückgingen.

Der Sixt-Konzern weist für 2021 ein Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT) von 479,2 Mio. Euro aus (Vj. -48,7 Mio. Euro). Die EBIT-Rendite, die sich auf den Konzernumsatz bezieht, lag bei 21,0 % (Vj. -3,2 %).

Das Finanzergebnis ging auf -37,0 Mio. Euro (Vj. -32,8 Mio. Euro) zurück. Dabei belief sich das Zinsergebnis auf -37,1 Mio. Euro (Vj. -34,5 Mio. Euro), bedingt durch höhere Kosten zur längerfristigen Absicherung der Liquidität sowie niedrigere

Zinserträge. Das sonstige Finanzergebnis lag bei 0,1 Mio. Euro (Vj. 1,7 Mio. Euro).

Sixt verzeichnete ein Konzernergebnis vor Steuern (EBT) aus fortgeführten Geschäftsbereichen von 442,2 Mio. Euro (Vj. -81,5 Mio. Euro). Die EBT-Rendite – bezogen auf den Konzernumsatz – betrug 19,4 % (Vj. -5,3 %).

Die Ertragsteuern beliefen sich auf 129,0 Mio. Euro (Vj. 17,3 Mio. Euro). Die Steuerquote, bezogen auf das EBT, lag damit bei 29 % (Vj. -21 %).

Der Sixt-Konzern weist für das Geschäftsjahr 2021 ein Konzernergebnis von 313,2 Mio. Euro (Vj. 2,0 Mio. Euro) aus. Die Ergebnisanteile anderer Gesellschafter betragen 3 TEUR (Vj. 35,2 Mio. Euro), das Konzernergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter lag bei 313,1 Mio. Euro (Vj. -33,2 Mio. Euro).

Überleitung EBT zu Corporate EBITDA		
in Mio. Euro	2021	2020
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	442,2	-81,5
Abschreibungen und Wertminderungen	370,0	458,1
Finanzergebnis	-37,0	-32,8
Ergebnis vor Abschreibungen, Finanzergebnis und Steuern (EBITDA)	849,2	409,4
Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge	-238,4	-294,4
Fuhrparkbezogenes Zinsergebnis	-34,9	-32,5
Corporate EBITDA	575,9	82,5

Das Corporate EBITDA, das zur Messung der Ertragskraft der Segmente genutzt wird, erhöhte sich von 82,5 Mio. Euro auf 575,9 Mio. Euro. Diese branchenübliche Kennziffer ist definiert als das Ergebnis vor Steuern bereinigt um die nicht fuhrparkbezogene 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 6,67 Euro. Im Vorjahr betrug das Ergebnis -0,71 Euro je Aktie.



Renditeentwicklung Sixt-Konzern

in %	2021	2020
Eigenkapitalrendite (Verhältnis EBT zu Eigenkapital)	25,3	-5,8
Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu Konzernumsatz)	19,4	-5,3

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 sich gegenüber dem Krisenjahr 2020 alle positiv entwickelt haben. Die Ertragskraft der Segmente wird dabei durch die branchenübliche Kennziffer Corporate EBITDA dargestellt.

Der im Segment Inland generierte Anteil am Konzernumsatz betrug 739,6 Mio. Euro (Vj. 679,5 Mio. Euro) und nahm aufgrund der erst wieder anziehenden Geschäftsreisen im Vergleich zu den beiden anderen Segmenten verhaltener zu. Positive Entwicklungen bei den Stadtstationen sowie bei Langzeitmieten, insbesondere SIXT+, wirken zum Teil kompensierend. Das Corporate EBITDA lag für das Segment Inland bei 177,6 Mio. Euro (Vj. 48,7 Mio. Euro).

Der Anteil des Segments Europa am Konzernumsatz betrug 945,6 Mio. Euro (Vj. 576,6 Mio. Euro). Dabei profitierte das Geschäft von einer langen Sommersaison in Europa und einer hohen Nachfrage bis in den Herbst hinein, insbesondere in Ferienländern wie Frankreich, Spanien und Italien. Das Segment Europa wies ein Corporate EBITDA von 233,3 Mio. Euro (Vj. 78,9 Mio. Euro) aus.

Das Segment Nordamerika trug mit einem Anteil von 584,6 Mio. Euro (Vj. 264,2 Mio. Euro) zum Konzernumsatz bei und verzeichnete ein Corporate EBITDA von 163,6 Mio. Euro im Vergleich zu

-52,0 Mio. Euro im Vorjahr. In den USA setzte die Erholung der Nachfrage entsprechend dem Impffortschritt bereits zu Beginn des zweiten Quartals und damit einige Wochen früher als in den übrigen Corporate Ländern ein. Sowohl die Nachfrage nach Mobilität als auch das Marktpreisniveau blieben bis zum Jahresende auf erhöhtem Niveau.

Umsatzkennzahlen Konzern			Veränderung
in Mio. Euro	2021	2020	in %
Segment Inland	739,6	679,5	8,9
Segment Europa	945,6	576,6	64,0
Segment Nordamerika	584,6	264,2	121,3
Sonstige Umsatzerlöse	12,6	11,9	6,5
Konzernumsatz	2.282,4	1.532,1	49,0

Corporate EBITDA			Veränderung
in Mio. Euro	2021	2020	in %
Segment Inland	177,6	48,7	264,8
Segment Europa	233,3	78,9	195,6
Segment Nordamerika	163,6	-52,0	-414,6
Sonstige	1,4	6,9	-79,7
Gesamt Konzern	575,9	82,5	598,2

Unter den sonstigen Umsatzerlösen sind alle nicht dem Mobility-Geschäft zuzuordnenden Tätigkeiten des Sixt-Konzerns 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 2021 einen Bilanzgewinn von 453,8 Mio. Euro aus (Vj. 378,5 Mio. Euro).

Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat werden Vorstand und Aufsichtsrat der Sixt SE der ordentlichen Hauptversammlung 2022 vorschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

- || Zahlung einer Dividende von 3,70 Euro je Stammaktie
- || Zahlung einer Dividende von 3,72 Euro je Vorzugsaktie
- || Vortrag auf neue Rechnung 279,8 Mio. Euro

Der Dividendenvorschlag würde zu einer Ausschüttung von insgesamt 174,0 Mio. Euro führen. Anlass für die erhöhte Dividende ist die erfreuliche Geschäfts- und Ergebnisentwicklung im Jahr 2021.

6. VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme des Sixt-Konzerns lag Ende 2021 mit 4,52 Mrd. Euro um 0,09 Mrd. Euro bzw. 2,1 % über dem Wert zum 31. Dezember 2020 (4,43 Mrd. Euro). Die Verlängerung der Bilanzsumme ist insbesondere auf die Erhöhung der Position Vermietfahrzeuge zurückzuführen. Der Bestand an liquiden Mitteln ging hingegen deutlich zurück.

Die langfristigen Vermögenswerte lagen bei 646,4 Mio. Euro (Vj. 640,7 Mio. Euro; +0,9 %). Der größte Posten ist das Sachanlagevermögen einschließlich der aktivierten Nutzungsrechte, welches leicht um 6,9 Mio. Euro bzw. 1,3 % auf 550,8 Mio. Euro zunahm (Vj. 544,0 Mio. Euro). Der Geschäfts- oder Firmenwert blieb stabil bei 18,4 Mio. Euro (Vj. 18,4 Mio. Euro). Immaterielle Vermögenswerte erhöhten sich um 8,1 Mio. Euro bzw. 40,3 % auf 28,2 Mio. Euro (Vj. 20,1 Mio. Euro). Die latenten Ertragsteueransprüche gingen von 43,6 Mio. Euro um 27,3 % auf 31,7 Mio. Euro zurück. Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte

nahmen um 2,9 Mio. Euro auf 7,6 Mio. Euro zu (Vj. 4,7 Mio. Euro; +61,4 %).

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insgesamt um 87,0 Mio. Euro auf 3,87 Mrd. Euro (Vj. 3,79 Mrd. Euro; +2,3 %). Auf die Vermietfahrzeuge entfielen dabei 2,85 Mrd. Euro, 642,2 Mio. Euro bzw. 29,1 % mehr im Vergleich zum 31. Dezember 2020 (2,20 Mrd. Euro). Damit stieg der Anteil der Position Vermietfahrzeuge an den kurzfristigen Vermögenswerten auf 73,5 % (Vj. 58,2 %) und an den Gesamtkтива auf 63,0 % (Vj. 49,8 %).

Die Vorräte enthalten im Wesentlichen ausgeflottete Vermietfahrzeuge, Benzinorräte sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Mit 27,1 Mio. Euro verzeichneten sie einen deutlichen Rückgang von 54,3 Mio. Euro bzw. 66,7 % im Vergleich zum Vorjahr (81,3 Mio. Euro).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lagen stichtagsbedingt mit 514,8 Mio. Euro um 15,3 Mio. Euro bzw. 2,9 % leicht unter dem Vorjahreswert von 530,0 Mio. Euro.

Die sonstigen kurzfristigen Forderungen und Vermögenswerte verzeichneten einen Rückgang um 12,4 Mio. Euro auf 186,0 Mio. Euro (Vj. 198,4 Mio. Euro; -6,3 %). Der Posten enthält im Wesentlichen Lieferansprüche für Fahrzeuge, Versicherungsansprüche und sonstige Steuerforderungen.

Die Ertragsteuerforderungen erhöhten sich von 20,1 Mio. Euro um 14,2 Mio. Euro auf 34,3 Mio. Euro (+70,4 %).

Die liquiden Mittel des Konzerns beliefen sich zum Stichtag auf 265,8 Mio. Euro nach 753,3 Mio. Euro im Vorjahr (-64,7 %).

Wesentliches nicht bilanziertes Vermögen stellt insbesondere der Markenname „Sixt“ dar. Der Wert dieses immateriellen Vermögenswertes kann unter anderem durch Werbemaßnahmen beeinflusst werden. Eine eindeutige Abgrenzbarkeit der Werbeaufwendungen ist jedoch nicht möglich. Der Werbeaufwand lag im Geschäftsjahr 2021 bei 3,1 % des Konzernumsatzes (Vj. 3,2 %).

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)	2021	2020
Aktiva		
in Mio. Euro		
Langfristige Vermögenswerte		
Sachanlagevermögen	550,8	544,0
Übrige	95,6	96,8
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vermietfahrzeuge	2.846,8	2.204,6
Liquide Mittel	265,8	753,3
Übrige	762,1	829,9
Aktiva	4.521,2	4.428,5

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 nutzt die Sixt SE ein im Jahr 2020 aufgesetztes Debt Issuance Programme mit einem maximalen Gesamtvolumen von 2,50 Mrd. Euro, welches es der Sixt SE erlaubt, in kurzer Zeit 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 Investorenachfrage besteht.

|| Am 26. Februar 2021 schlossen die Sixt SE als Kreditnehmer und sechs Banken als Kreditgeber einen Konsortialkreditvertrag ab. Unter dieser neuen revolvingenden Kreditfazilität sind Kreditziehungen in einem Gesamtvolumen von bis zu 750 Mio. Euro möglich. Die Laufzeit der neuen revolvingenden Kreditfazilität beträgt drei Jahre und kann noch einmal um ein Jahr verlängert werden, sodass die maximale Gesamtlaufzeit vier Jahre umfasst. Die Verlängerung steht dabei, wie üblich, im Ermessen der beteiligten Banken. Die Kreditfazilität kann in verschiedenen Währungen in Anspruch genommen werden.

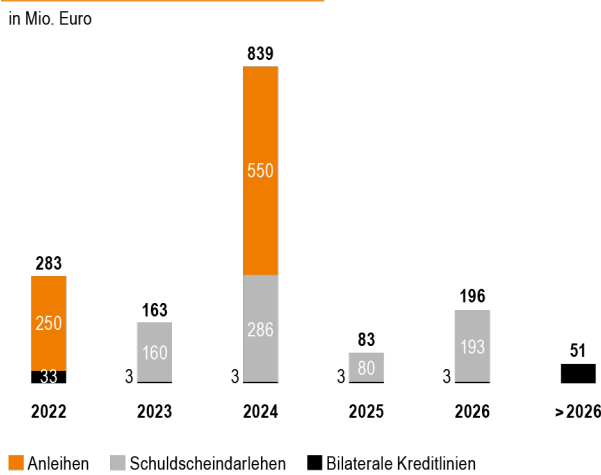
|| Zusätzlich zum Konsortialkreditvertrag bestehen mit mehreren Banken jeweils bilateral eingeräumte kurzfristige Kreditlinien, im Wesentlichen in Form von Kontokorrentkrediten oder kurzfristigen, nicht fest zugesagten Kreditlinien (sog. B.a.W.-Linien oder uncommitted Lines).

- || Zur Finanzierung von Grundstücken und Gebäuden nutzt der Sixt-Konzern teilweise Immobilien-Tilgungsdarlehen.
- || Zur Finanzierung des Vermietfuhrparks 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.

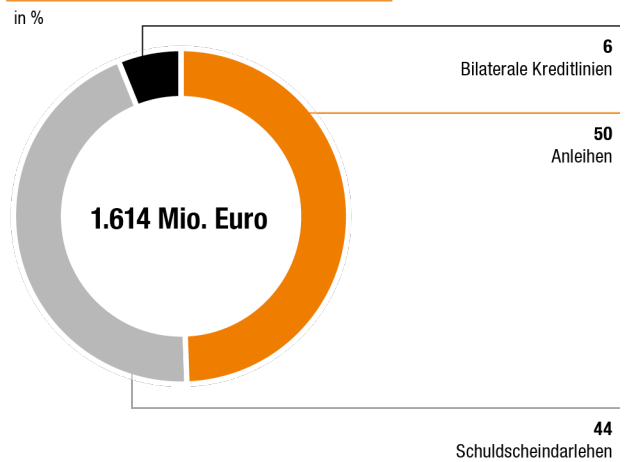
- || Sämtliche Anleihen, Schuldscheindarlehen und Commercial Paper sind dinglich unbesichert und nicht nachrangig. Dies gilt ebenso für den Konsortialkredit und, mit Ausnahme der Immobilien-Tilgungsdarlehen, welche mit Grundschulden besichert sind, auch für die bilateral von Banken gewährten Kreditlinien.

Folgende Grafiken verdeutlichen die Fälligkeiten der Finanzinstrumente, sowie den Finanzierungsmix zum Stichtag 31. Dezember 2021. Die Nominalbeträge werden ohne aufgelaufene und zukünftige Zinsen und ohne Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 384,2 Mio. Euro dargestellt.

Fälligkeitsprofil der Finanzierungsquellen



Finanzierungsinstrumente zum 31. Dezember 2021



7.2 EIGENKAPITALENTWICKLUNG

Per 31. Dezember 2021 belief sich das Eigenkapital des Konzerns auf 1,75 Mrd. Euro nach 1,39 Mrd. Euro zum gleichen Stichtag des Vorjahres. Das Eigenkapital erhöhte sich insbesondere durch den erwirtschafteten Konzernüberschuss und Währungseffekte. Damit einhergehend stieg die Eigenkapitalquote auf 38,6% (Vj. 31,5%) an. Die Eigenkapitalquote des Sixt-Konzerns lag damit weiterhin erheblich über dem Durchschnitt der Vermietbranche sowie auch über dem eigenen Zielwert von mindestens 20%.

Eigenkapitalquote



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

7.3 FREMDKAPITALENTWICKLUNG

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verringerten sich im Stichtagsvergleich von 1,94 Mrd. Euro um 300,7 Mio. Euro bzw. 15,5% auf 1,64 Mrd. Euro. Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf dem Rückgang der Finanzverbindlichkeiten um 325,9 Mio. Euro bzw. 16,9% auf 1,60 Mrd. Euro (Vj. 1,93 Mrd. 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. Die Anleihe 2016/2022 der Sixt SE über nominal 250,0 Mio. Euro wurde im Geschäftsjahr in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. Darüber hinaus sind in der Position Schuldscheindarlehen, Bankverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen mit Restlaufzeiten von mehr als

einem Jahr über insgesamt 1,05 Mrd. Euro erfasst (Vj. 1,13 Mrd. Euro).

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen nahmen im Stichtagsvergleich um 41,9 Mio. Euro auf 1,14 Mrd. Euro zu (Vj. 1,10 Mrd. Euro; +3,8 %). Dabei stiegen die sonstigen Rückstellungen um 48,1 Mio. Euro auf 142,4 Mio. Euro (Vj. 94,3 Mio. Euro; +51,1 %), insbesondere aufgrund höherer Rückstellungen für Personal, sowie die sonstigen Verbindlichkeiten um 35,7 Mio. Euro auf 142,9 Mio. Euro (Vj. 107,2 Mio.

Euro; +33,3 %). Kompensierend wirkten die aufgrund von Rückzahlungen um 51,0 Mio. Euro gesunkenen Finanzverbindlichkeiten von 398,7 Mio. Euro (Vj. 449,6 Mio. Euro; -11,3 %) und die um 21,1 Mio. Euro gesunkene Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 401,7 Mio. Euro (Vj. 422,8 Mio. Euro; -5,0 %).

Die lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel (Net Financial Debt) belaufen sich auf 1,74 Mrd. Euro (Vj. 1,62 Mrd. Euro).

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)	2021	2020
Passiva		
in Mio. Euro		
Eigenkapital	1.746,2	1.394,7
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Rückstellungen	19,8	3,7
Finanzverbindlichkeiten	1.602,7	1.928,6
Übrige	14,1	5,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Rückstellungen	195,1	116,9
Finanzverbindlichkeiten	398,7	449,6
Übrige	544,6	530,0
Passiva	4.521,2	4.428,5

8. LIQUIDITÄTSLAGE

Der Sixt-Konzern weist für das Jahr 2021 einen Brutto-Cash-Flow in Höhe von 753,6 Mio. Euro aus, der um 434,6 Mio. Euro über dem Vorjahreswert (319,0 Mio. Euro) liegt. Aus der Berücksichtigung der Abschreibung auf Vermietfahrzeuge resultiert ein Brutto-Cash-Flow vor Veränderungen im Nettoumlaufvermögen von 515,2 Mio. Euro (Vj. 24,6 Mio. Euro). Nach Veränderungen im Nettoumlaufvermögen, einschließlich der Vermietfahrzeuge, ergibt sich ein Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit von 79,1 Mio. Euro (Vj. Mittelzufluss von 669,3 Mio. Euro). Davon betrafen im Vorjahr 28,0 Mio. Euro nicht fortgeführte Geschäftsbereiche. Die Veränderung zum Vorjahr ist in erster Linie auf die deutliche Erhöhung der Vermietflotte zurückzuführen.

Die Investitionstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 85,1 Mio. Euro (Vj. Mittelzufluss von 12,6 Mio. Euro). Per Saldo ist die Veränderung zum Vorjahr im Wesentlichen durch höhere Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen, Investitionen in Termingelder sowie die im Vorjahr

erfassten Einnahmen aus dem Abgang des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs Leasing begründet. Nicht fortgeführte Geschäftsbereiche waren im Vorjahr mit Mittelabflüssen von 3,7 Mio. Euro enthalten.

Aus der Finanzierungstätigkeit resultiert ein Mittelabfluss von 489,3 Mio. Euro (Vj. Mittelabfluss von 89,6 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Einzahlungen aus Aufnahmen von Schuldscheindarlehen, Anleihen und Bankdarlehen bei weiterhin hohen Auszahlungen für geleistete Tilgungen. Auf nicht fortgeführte Geschäftsbereiche entfielen im Vorjahr Mittelzuflüsse von 99,2 Mio. Euro.

In der Summe der Cash Flows verringerte sich der Finanzmittelbestand, welcher der Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestand entspricht, per 31. Dezember 2021 gegenüber dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag nach wechselkursbedingten Veränderungen um 487,5 Mio. Euro (Vj. Erhöhung um 582,8 Mio. Euro).



9. INVESTITIONEN

Trotz der aktuellen knappen Verfügbarkeit von Fahrzeugen steuerte Sixt im Jahr 2021 rund 167.000 Fahrzeuge (Vj. 175.400 Fahrzeuge) mit einem Gesamtwert von 5,12 Mrd. Euro (Vj.

5,48 Mrd. Euro) in die Vermietflotte ein. Dies entspricht einem Rückgang um 4,8% bei der Fahrzeuganzahl und um 6,5% beim Fahrzeugwert. Der Durchschnittswert je Fahrzeug lag bei rund 30.700 Euro und damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres von 31.200 Euro.

Eingesteuerte Fahrzeuge	2021	2020
Anzahl	167.000	175.400
Wert in Mrd. Euro	5,12	5,48

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 das Herzstück unseres Unternehmens und entscheidend für unseren Geschäftserfolg. Ihre Begeisterung und ihr Enthusiasmus sind zentral, um unseren Premianspruch bei allen Produkten und Services sicherzustellen und unsere Kunden von Sixt überzeugen. Daher ist ein einheitliches Qualitätsniveau hinsichtlich der Kunden- und Dienstleistungsorientierung unserer Mitarbeiter unerlässlich. Dafür stellt Sixt bereits bei der Rekrutierung hohe Ansprüche. Wir erwarten 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. Die Personalarbeit ist von den strategischen Zielen des Unternehmens abgeleitet.

Insbesondere die ersten zwei Quartale des Geschäftsjahres 2021 waren stark von der Coronapandemie geprägt. Ab Juni zeichnete sich jedoch ein deutlicher Aufschwung ab. So konnte die Kurzarbeit in den meisten Corporate Ländern bereits mit Beginn des dritten Quartals beendet werden. Die Pandemie hat den digitalen Wandel in der Arbeitswelt nachhaltig beschleunigt und die Personalarbeit vor neue Herausforderungen gestellt. So standen 2021 vor allem Themen wie die Implementierung einer hybriden Arbeitskultur bei gleichzeitiger Sicherstellung eines sicheren Arbeitsumfelds, die Begleitung von Führungskräften bei der Führung von mobil arbeitenden Teams sowie die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung im Vordergrund.

In der Personalarbeit setzt Sixt auf international einheitliche und moderne Standards und legt dabei den Schwerpunkt auf digitale Lösungen – von der Arbeitgebermarke und der Personalauswahl über Weiterbildungsangebote bis hin zur internationalen Nachwuchs- und Führungskräfteentwicklung. Auch vor diesem Hintergrund wurden 2021 Vortragsredner aus den Sixt-Personalbereichen für zahlreiche Fachkonferenzen erneut stark nachgefragt.

Weitere Aspekte der Arbeitnehmerbelange sind in der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellt.

EHS Taskforce

Die 2020 gegründete Employee Health & Safety (EHS) Taskforce hat sich zu einem festen Anker im Unternehmen entwickelt und leistet einen maßgeblichen Beitrag zum Schutz der

Mitarbeiter und Kunden. Die im Vorjahr implementierten weitreichenden Maßnahmen wurden im Geschäftsjahr 2021 fortgesetzt und stets an die aktuelle Situation sowie die Richtlinien der jeweiligen Länder angepasst. Zwar wurden diese Regelungen angesichts sinkender Inzidenzen im Sommer zum Teil gelockert, dies wurde aber durch ein strenges Hygienekonzept begleitet.

Um die Mitarbeiter bei allen Fragestellungen rund um COVID-19 eng begleiten zu können, steht ihnen nach wie vor weltweit ein ständig verfügbarer Support zur Verfügung. Hierüber sind im Berichtsjahr 706 Anfragen eingegangen. Regelmäßige Veröffentlichungen sowie eine Wissensdatenbank im Sixt-Intranet informieren über die in den jeweiligen Ländern aktuell geltenden Regelungen. Zudem wurde für alle Mitarbeiter eine verpflichtende digitale Schulung zum Thema COVID-19 implementiert.

Um einen Beitrag zur Eindämmung der Pandemie zu leisten sowie ein möglichst sicheres Arbeits- und Geschäftsumfeld zu gewährleisten, unterstützte Sixt in den Corporate Ländern Österreich, Schweiz und USA Mitarbeiter bei der Organisation von Impfterminen. In Deutschland initiierte Sixt von Juni bis August 2021 an mehreren Standorten ein freiwilliges Impfprogramm für alle Mitarbeiter, für über Arbeitsüberlassungsverträge angestellte Personen sowie jeweils einen Angehörigen. Die Impfkampagne erfreute sich einer sehr positiven Resonanz: Insgesamt erhielten über 700 Mitarbeiter sowie 160 Angehörige auf diese Weise ihre Corona-Schutzimpfung. Aufgrund des großen Erfolgs wurde ab Dezember 2021 eine zweite Impfkampagne in Deutschland mit der Möglichkeit für Erst-, Zweit- und Dritt- („Booster“-)Impfungen angeboten.

Rekrutierungsstrategie

Der allgemeine Wirtschaftsaufschwung ab dem zweiten Quartal im Geschäftsjahr 2021 hat den Bedarf an Personal nicht nur bei Sixt, sondern auch bei vielen anderen Unternehmen erhöht. Dies führte zu einem verstärkten Wettbewerb um Kandidaten, dem Sixt zum Ende des zweiten Quartals mit einer umfassenden Rekrutierungsstrategie begegnete. Das Rekrutierungsteam wurde weiter aufgebaut und teils durch externe Headhunter unterstützt. Zudem investierte Sixt in umfangreiche Employer-Branding-Maßnahmen und eine zielgruppengerechte, medienübergreifende Ansprache. So investierte Sixt in diverse digitale Jobportale und weitete insbesondere in Frankreich, Belgien und den Niederlanden die Präsenz auf Social-Media-Kanälen weiter aus. In Deutschland wurde das LinkedIn-



Rekrutierungsteam von Sixt mit dem Talent Award als „Best Talent Acquisition Team“ ausgezeichnet.

Erfahrungen zeigen, dass Weiterempfehlungen durch Mitarbeiter einen sehr effektiven Kanal zur Rekrutierung darstellen. Aus diesem Grund wurden die Programme für Weiterempfehlungsprämien in den Corporate Ländern ausgeweitet, noch attraktiver gestaltet und um ein externes Empfehlungsprogramm erweitert.

Zudem nahm Sixt auch im Berichtsjahr sowohl an digitalen als auch – so weit in der Pandemie möglich – Präsenz-Messen und Veranstaltungen teil. Der Ausbau von Kooperationen mit Universitäten, Hochschulen und Studierendennetzwerken in Deutschland durch ein breites Angebot an Karriereveranstaltungen, Workshops und digitalen Gastvorträgen machte sich auch in einem sehr guten Abschneiden in diversen Arbeitgeberrankings bemerkbar. In der Branche Transport, Logistik und Tourismus belegt Sixt im Trendence Absolventenbarometer im deutschlandweiten Unternehmensvergleich Platz 9 der attraktivsten Arbeitgeber. In Frankreich wurde Sixt 2021 mit dem „HappyAt-Work“-Siegel ausgezeichnet und belegte den 2. Platz in der Kategorie „500–1.000 Mitarbeiter“.

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen zeigen, dass eine erstklassige Rekrutierungsstrategie weiterhin erfolgsentscheidend sein wird. Zudem müssen Unternehmen in Zeiten des Fachkräftemangels im Wettbewerb um Talente mit attraktiven Bedingungen überzeugen. Dabei ist eine starke Unternehmenskultur für viele Kandidaten ein zentrales Kriterium bei der Arbeitgeberwahl.

Attraktiver Arbeitgeber

Förderung einer starken Unternehmenskultur

Sixt hat seit jeher eine starke Unternehmenskultur mit einem großen Zusammenhalt unter den Mitarbeitern. Umso wichtiger ist es dem Unternehmen, die Kultur auch in Zeiten von Kurzarbeit oder mobiler Arbeit erlebbar zu halten und weiter zu stärken. Eine starke Unternehmenskultur basiert auf den Werten, die die Mitarbeiter teilen und die im Unternehmen gelebt werden. Angesichts der Transformation des Unternehmens in den vergangenen Jahren startete Sixt 2021 unter Beteiligung der Mitarbeiter ein Projekt zur Definition neuer Unternehmenswerte, die im nächsten Jahr ausgerollt werden. Entscheidend tragen auch Führungskultur und -verhalten zur Kultur im Unternehmen bei. Im Berichtsjahr wurden deshalb Grundsätze erstklassiger Führung bei Sixt entwickelt, die 2022 eingeführt werden.

Zur Stärkung der Unternehmenskultur und des Teamzusammenhalts wurde weiterhin ein weltweit einheitliches Pro-Kopf-Budget für die Durchführung von Teamevents vereinbart. Um den Führungskräften die Organisation von solchen Digital- oder Präsenzveranstaltungen zu vereinfachen, hat Sixt ihnen eine Sammlung mit möglichen Aktivitäten zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus veranstaltete Sixt eine interne Aktionswoche zum Thema Wertschätzung.

Weiterhin ist Sixt überzeugt, dass persönliche Kontakte essenziell sind, um die Unternehmenskultur, die Kommunikation zwischen den Teams sowie den Teamzusammenhalt zu stärken. Vor diesem Hintergrund wurde im Sommer, als die Kontaktbeschränkungen und die Homeoffice-Pflicht aufgehoben wurden, ein entsprechendes Konzept entwickelt. Es macht das Büro zu einem Ort der Begegnung, an dem unsere Kultur erlebbar wird. Erste Aktivitäten wurden in der Hauptverwaltung Pullach ab dem dritten Quartal 2021 umgesetzt, solange dies pandemiebedingt möglich war. Dazu gehörten unter anderem ein Mitarbeiter-Oktoberfest in kleinem Rahmen sowie eine Feier zu Halloween, zu denen sich gemäß den aktuellen Corona-Regelungen eine bestimmte Anzahl von Mitarbeitern anmelden konnte.

Feedbackkultur & Kommunikation

Sixt ist es wichtig, die Belegschaft transparent über Entwicklungen im Unternehmen auf dem Laufenden zu halten. Auch dies ist Basis für eine starke Kultur. So informierte der Vorstand die Mitarbeiter auch 2021 in regelmäßig digital stattfindenden, weltweiten „All Nation“-Meetings über Aktuelles aus dem Unternehmen.

Für Sixt bedeutet ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, zuzuhören und auf Rückmeldungen aus der Belegschaft einzugehen. Entsprechend pflegt das Unternehmen weltweit eine aktive Feedbackkultur. Mehrmals im Jahr führt Sixt eine digitale Mitarbeiterumfrage durch, in der die Zufriedenheit der Mitarbeiter erhoben und konkretes Feedback zum Unternehmen sowie den Vorgesetzten eingeholt wird. Im ersten Halbjahr 2021 lag die Mitarbeiterzufriedenheit bei 82 % (Vj. 84 %). Aus den zwei Befragungsrunden im Berichtsjahr konnten wertvolle Impulse gewonnen und in konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit umgesetzt werden. In diesem Zuge verbesserte sich die Mitarbeiterzufriedenheit im zweiten Halbjahr auf 88 %.

Neben dieser zentralen Befragung ist Sixt der direkte Austausch mit den Mitarbeitern wichtig. Als es die Pandemielage zuließ, besuchten daher Mitglieder des Vorstands gemeinsam mit Vertretern des Senior-Management-Teams die Mitarbeiter in ausgewählten Filialen und Standorten in Europa sowie nach



Aufhebung der Einreisebeschränkungen auch in den USA persönlich, beantworteten Fragen und nahmen weitere Anregungen auf.

Auch bei psychischen Problemen unterstützt Sixt als Arbeitgeber. Hierzu wurde eine jederzeit erreichbare, kostenlose telefonische Beratung auf Deutsch, Englisch und Französisch als Pilot in Deutschland eingeführt, die den Mitarbeitern kurzfristig anonyme psychologische Betreuung anbietet. Über diese Hotline gingen im Berichtsjahr von Februar bis Dezember 46 Anrufe von Sixt-Mitarbeitern ein.

Flexibles Arbeitsumfeld

Den Wandel hin zu einer flexiblen, hybriden Arbeitskultur in unseren Hauptverwaltungen und Servicecentern, in denen ein Teil der Mitarbeiter im Büro arbeitet und ein Teil mobil, sieht Sixt als Chance, ein noch attraktiveres Arbeitsumfeld zu schaffen und den Mitarbeitern Vertrauen zu zeigen. So wurden im Berichtsjahr neue Richtlinien zum mobilen Arbeiten für Mitarbeiter mit einem Tätigkeitsgebiet, das mobiles Arbeiten zulässt, implementiert. Hierbei setzt Sixt auf eine hybride Arbeitskultur, die bis zu 50 % mobiles Arbeiten im Monat ermöglicht. Diverse Maßnahmen wie die digitale „Mobile Work Academy“, angepasste Richtlinien für digitale Termine sowie Führungskräfte-Seminare zur Leitung von hybriden Teams unterstützen die Mitarbeiter bei der Umstellung auf einen mobilen bzw. hybriden Arbeitsalltag. Um die Zusammenarbeit in hybriden Teams so erfolgreich wie möglich zu gestalten, entwickelte Sixt mit „SIXTflow“ zudem ein Rahmenkonzept für agile Kollaboration im Unternehmen als Pilot in der Hauptverwaltung in Deutschland als größtem Standort. Eine weitergehende Implementierung ist geplant. Durch diese Maßnahme bietet Sixt seinen Mitarbeitern in den Hauptverwaltungen und Servicecentern Freiheit und Flexibilität bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Unternehmenskultur. Um den Teamzusammenhalt und die Kommunikation zu stärken, wurde der monatliche Excitement Day eingeführt, an dem alle Mitglieder eines Teams anwesend sind und beispielsweise gemeinsam frühstücken. Dieses Angebot wurde bei gesetzlicher Homeoffice-Pflicht während der Pandemie ausgesetzt.

Weiterhin ist ein attraktives Arbeitsumfeld für Sixt frei von überflüssiger Bürokratie. Ziel ist daher, Prozesse kontinuierlich zu hinterfragen und schlanker zu machen. Im Rahmen einer globalen Mitarbeiterbefragung wurden unternehmensweit 53 verschiedene Handlungsfelder identifiziert, in denen Prozesse vereinfacht und unbürokratischer gestaltet werden können. Erste Maßnahmen zur Verbesserung wurden bereits im Berichtsjahr ergriffen.

Ein von Freiheiten geprägtes Arbeitsumfeld zu fördern, bedeutet auch Strukturen zu verbessern. Basierend auf dem Feedback unserer Filialleiter und einer Aufgabenanalyse wurden für die DACH-Region Aufgabenprofile geschärft, Themen zentralisiert und zusätzliche Rollen geschaffen. Hierdurch wurden die Filialleiter von administrativen Aufgaben entlastet. Dies führte zu mehr Freiraum und einer Fokussierung auf die wesentlichen Kerntätigkeiten von Filialleitern: die Kundenbetreuung sowie die Mitarbeiterführung. Gleichzeitig entstanden durch diese Maßnahmen neue Karrierewege und -perspektiven, beispielsweise durch die Einführung neuer Positionsstufen und spezialisierter Rollen. In diesem Kontext werden gemeinsam mit dem Geschäftsbereich dezidierte Entwicklungsprogramme sowie Kriterien für verschiedene Positionen entwickelt, die im Jahr 2022 implementiert werden.

Weiterhin wurden im Bereich Operations alle befristeten Arbeitsverträge entfristet, und auch neue Stellen werden nun ausschließlich unbefristet besetzt.

Förderung von Diversität

Sixt setzt darüber hinaus bewusst auf den Ausbau eines respektvollen, wertschätzenden und toleranten Arbeitsumfelds. Mehrere Initiativen wie das Mitarbeiter-Netzwerk „DiverSIXTy“ und die LGBT*IQ-Gruppe (*Lesbians, Gays, Bisexuals, Trans*, Inter* and Queers) „SIXTPride“ fördern die Diversität und Interkulturalität im Unternehmen.

Das interne Diversitäts-Netzwerk „DiverSIXTy“ stärkt mit verschiedenen Aktivitäten, Trainings und Podiumsdiskussionen ebenso wie durch vertrauensvolle Ansprechpartner eine diverse Unternehmenskultur. Neben der LGBT*IQ-Gruppe „SIXTPride“ liegen weitere Schwerpunkte auf den Themen Beruf & Familie, Interkulturalität und Diversitäts-Mentoring.

In den USA wurden im Rahmen einer DEIB*-Initiative (*Diversity, Equity, Inclusion and Belonging) Businesspartner explizit im Bereich Diversität, Gleichheit und Inklusion geschult, um den Mitarbeitern und Führungskräften beratend zur Seite stehen zu können.

Als multinationales Unternehmen beschäftigt Sixt auch an den deutschen Standorten zunehmend Mitarbeiter diverser Nationalitäten. Um diesen Mitarbeitern die Integration an den Standorten zu erleichtern und sie möglichst eng zu betreuen, werden sie systematisch von sogenannten „Feel Good Managern“ unterstützt. Ursprünglich für den Bereich IT in der Hauptverwaltung Pullach ins Leben gerufen, erfreut sich das Konzept einer so



positiven Resonanz, dass es im Berichtsjahr auf weitere Bereiche sowie auf die deutschen Servicecenter ausgeweitet wurde.

Attraktive Vergütung & Benefits

Eine attraktive Vergütung ist Sixt als Arbeitgeber wichtig. Im Berichtsjahr führte das Unternehmen Vergleichsanalysen zu im Marktumfeld überzeugenden Gehaltsstrukturen durch. Auf dieser Basis realisierte Sixt Gehaltsrunden.

Neben einer attraktiven Vergütung setzt Sixt auf interessante Mitarbeiter Vorteile. Die in Deutschland bereits seit längerem verfügbare digitale Vorteilsplattform mit vielfältigen Sonderangeboten von Partnern wurde im Berichtsjahr auch in Italien, Österreich und der Schweiz eingeführt. In Belgien, Luxemburg, den Niederlanden sowie den USA standen den Mitarbeitern digitale und individuelle Sportprogramme zur Verfügung, weitere Länder sind in Planung. In Deutschland wurde auf Wunsch der Angestellten 2021 ein neues Angebot für Mitarbeiterleasing geschaffen.

Sixt ist sich des großen Einsatzes, den die Mitarbeiter in der Pandemie leisteten, bewusst. Durch ihr Engagement war es dem Unternehmen möglich, gestärkt aus der Krise hervorzugehen. Als Dank für ihre Arbeit, ihr Durchhaltevermögen und ihre Loyalität zahlte Sixt allen Stations- und Servicecenter-Mitarbeitern weltweit im Juni 2021 einen 750-Euro-Bonus aus, gefolgt von einem globalen Bonus über 750 Euro für alle Mitarbeiter im Oktober 2021.

Mitarbeiterförderung und -entwicklung

Interne Karriereentwicklung wird bei Sixt großgeschrieben. Aus diesem Grund verfolgt Sixt mit einer Vielzahl an Ausbildungs- und Förderprogrammen eine kontinuierliche Personalentwicklung, die die Angestellten bei ihren jeweiligen Bedürfnissen und Erfordernissen des beruflichen Alltags unterstützt.

Trainee-Programm

Sixt legt besonderen Wert auf die Kompetenz seiner Mitarbeiter, um den hohen und sich stets wandelnden Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden. Um Hochschulabsolventen bestmöglich auf die herausfordernden Aufgaben im Filialbereich und der Unternehmenszentrale in Pullach vorzubereiten, bietet Sixt 12- bis 24-monatige Traineeprogramme an. Die intensive Ausbildung bereitet die Trainees zielgerichtet auf ihre spätere Führungsaufgabe in einer Filiale vor, die sie unmittelbar nach erfolgreichem Abschluss des Programms übernehmen können. Auch in der Unternehmenszentrale werden erfolgreich ausgebildete Trainees direkt in verschiedenen Zentralbereichen eingesetzt. Im Bereich Operations wurden international durchschnittlich 42

Trainees beschäftigt – deutlich mehr als im Vorjahr (Vj. 6 Trainees). Zwar konnte damit die Traineezahl aus dem Jahr 2019 (74 Trainees) noch nicht erreicht werden, es zeichnet sich aber ein deutlicher positiver Trend ab. In Hauptverwaltungsbereichen wurde das Programm aufgrund der anhaltenden Pandemie ausgesetzt, es soll aber in 2022 wieder aufgenommen werden.

Supervisoren- und Senior-Manager-Programm

In den Bereichen Operations und Servicecenter bieten unterschiedliche Förderprogramme die Möglichkeit zur Qualifikation für weiterführende Tätigkeiten wie etwa Supervisor Operations, Supervisor Service Center oder Senior Manager Service Center. Im Jahr 2021 nahmen international 33 Mitarbeiter (Vj. 28) an solchen Weiterbildungsprogrammen teil.

Sixt Talent Network

Zur Vorbereitung auf die Anforderungen höherer Führungs- und Expertenebenen setzt Sixt auf einen Förderpool, dessen Teilnehmer individuell und mit intensiver Begleitung für künftige Aufgaben qualifiziert werden. Im einjährigen Entwicklungsprogramm „Sixt Talent Network“ bauen die Teilnehmer ihre Kompetenzen in den Bereichen Führung, Change-Management und Entrepreneurship aus. Im Berichtsjahr nahmen 39 Mitarbeiter (Vj. 17) aus allen Corporate Ländern erfolgreich an dem Programm teil.

Führungskräfte-Curriculum

Darüber hinaus investiert das Unternehmen mit weiteren Maßnahmen gezielt in die Entwicklung seiner Führungskräfte. Um die Programme zur Führungskräfteentwicklung sinnvoll auszubauen, wurden weltweit qualitative Interviews sowie eine quantitative Befragung von Führungskräften zur Analyse aktueller Herausforderungen und Bedürfnisse durchgeführt. Auf dieser Basis begann 2021 die Entwicklung eines Curriculums für erstklassige Führung bei Sixt.

Female Career Tandem

Sixt will ganz gezielt weibliche Mitarbeiter in ihrer Karriereentwicklung unterstützen. Im Rahmen eines einjährigen Mentoren-Programms haben weibliche Mitarbeiter die Möglichkeit, sich durch eine erfahrene Sixt-Führungskraft in ihrer Entwicklung begleiten und beraten zu lassen. Im Berichtsjahr nahmen 56 (Vj. pandemiebedingt keine Durchführung des Programms) weibliche Mitarbeiter in Deutschland an dem Mentoren-Programm teil.

Jährliche Mitarbeitergespräche

Ein fester Anlass, um die individuellen Weiterentwicklungsmöglichkeiten zu erörtern, ist das jährliche Mitarbeitergespräch.

Dieses zentrale Instrument beurteilt die Leistungsfähigkeit und das Potenzial der Mitarbeiter. Ergänzend führt das Unternehmen bedarfsgerecht zur individuellen Entwicklung 360-Grad-Feedbacks bei Führungskräften durch. In diesem Rahmen werden neben der eigenen Bewertung auch Beurteilungen von Vorgesetzten, Kollegen und Mitarbeitern eingeholt und abgeglichen. Diese Instrumente dienen sowohl den Mitarbeitern als auch Sixt als Entscheidungshilfe und Grundlage für künftige Entwicklungs- und Förderprogramme, die individuell auf den jeweiligen Mitarbeiter abgestimmt werden können.

Lunch & Learn

2021 wurde in Deutschland mit „Lunch & Learn“ ein weiteres Format zur Vernetzung und themenspezifischen Weiterbildung von Führungskräften eingeführt. Mit den digitalen, anlassbezogenen Terminen werden Führungskräfte in der Weiterentwicklung ihrer Führungskompetenzen unterstützt. Der Fokus liegt hierbei darauf, den Austausch unter den Managern anzuregen.

Sixt Campus

Neben den genannten Programmen steht den Mitarbeitern mit Sixt Campus eine digitale Lernplattform zur Verfügung, auf der die Inhalte jederzeit abrufbar sind, um ein selbstständiges Lernen zu ermöglichen. Die über den Sixt Campus bereitgestellten, international standardisierten Onboarding- und Weiterbildungsmaßnahmen stellen sicher, dass Mitarbeiter aller Funktions- und Hierarchiestufen im In- und Ausland zu geschäftsrelevanten und strategischen Themen aus- und weitergebildet werden. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter auch individuell bei ihrer fachlichen und persönlichen Entwicklung im Unternehmen mit einer Vielzahl unterschiedlicher Lernformate unterstützt. Sixt passt das Schulungsangebot fortlaufend und bedarfsgerecht an.

Nachdem 2020 sämtliche digitalen Aus- und Weiterbildungsprogramme im operativen Bereich und den Sixt Servicecentern in allen Corporate Ländern etabliert wurden, erweiterte die Trainingsabteilung 2021 das digitale Trainingsportfolio in den Bereichen Führung sowie Nachwuchs- und Talentförderung.

Aktuell werden im Sixt Campus über 1.100 (Vj. 1.400) webbasierte Trainings in unterschiedlichen Sprachen, mehr als 460 (Vj. 550) Wissenstests sowie über 15 (Vj. 100) Bewertungsbögen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus bietet Sixt Campus aktuell rund 50 (Vj. 100) Trainingspläne, die passgenau auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen im Onboarding-Prozess ausgerichtet sind. Die Differenzen zum Vorjahr sind auf eine Inventur zurückzuführen, bei der im Geschäftsjahr veraltete Inhalte gelöscht und Präsenztrainings, die aufgrund der pandemischen Lage noch nicht angeboten werden können, vorläufig archiviert wurden. So wurde sichergestellt, dass den Mitarbeitern ausschließlich aktuelle und verfügbare Lerninhalte angeboten werden. Im Geschäftsjahr 2021 führten mehr als 104.500 (Vj. 55.500) eLearning-Aufrufe zu 66.729 (Vj. 23.700) eLearning-Stunden.

Das Unternehmen legt hohen Wert auf die Qualitätssicherung im Bereich Training. Vor diesem Hintergrund wurde zu Beginn des ersten Quartals 2021 eine neue Kennzahl, der DCES (Digital Content Excitement Score), eingeführt und in allen Corporate Ländern implementiert. Durch direktes Feedback zu jeder absolvierten digitalen Lernmaßnahme können Lernfortschritt und Lernerlebnis analysiert und ausgewertet werden und es kann schnell auf veränderte Bedarfe reagiert werden.

Mitarbeiterzahlen

Der Sixt-Konzern beschäftigte im Jahr 2021 durchschnittlich 6.399 Mitarbeiter (Vj. 6.921). Dies sind rund 8 % weniger als im Jahr 2020, was auf den infolge der Pandemie rückläufigen Personalbestand im ersten Halbjahr zurückzuführen ist.

Im Inland waren 2021 durchschnittlich 2.704 Mitarbeiter beschäftigt, 15 % weniger als im Vorjahr (Vj. 3.171).

In Europa ging die durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 2.585 im Vorjahr auf 2.421 Mitarbeiter im Jahr 2021 zurück; ein Rückgang um 6 %.

In Nordamerika stieg die durchschnittliche Beschäftigtenzahl im Geschäftsjahr um 6 % auf 955 (Vj. 902) an.

Auf den Bereich Sonstige entfielen durchschnittlich 319 Mitarbeiter (Vj. 263).

Der im Vorjahr veräußerte Geschäftsbereich Leasing zählte bis zum Vollzug des Verkaufs der Beteiligung der Sixt Leasing SE am 15. Juli 2020 durchschnittlich 649 Beschäftigte.

Zahl der durchschnittlich Beschäftigten	2021	2020
Inland	2.704	3.171
Europa	2.421	2.585
Nordamerika	955	902
Sonstige	319	263
Gesamt	6.399	6.921



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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen

Das gezeichnete Kapital der Sixt SE per 31. Dezember 2021 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 2021 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. Allerdings gelten für Aktien, die Mitarbeiter, Führungskräfte und Mitglieder des Vorstands des Sixt-Konzerns im Rahmen des Matching-Stock-Programms erhalten haben, Sperrfristen. Einzelheiten dazu sind im Konzernanhang unter „Aktienbasierte Vergütung“ ausgeführt.

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 2021 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 2021 10% der Stimmrechte überschreiten, sind der Gesellschaft nicht mitgeteilt worden und dem Vorstand auch nicht bekannt.

Aktien mit Sonderrechten

Nach § 10 Absatz 1 der Satzung der Sixt SE besteht der Aufsichtsrat der Gesellschaft aus drei Mitgliedern. Hiervon werden zwei Mitglieder nach den gesetzlichen Bestimmungen von der Hauptversammlung gewählt. Ein weiteres Mitglied wird von dem Aktionär Herrn 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 Absatz 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 Absatz 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 Absatz 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 Aktienausgabe 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 Aktienausgabe 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 Optionschuldverschreibungen, 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 Ausübung 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 \4.22\ 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 Anleihen 2016/2022 (ISIN: DE000A2BPDU2) und 2018/2024 (ISIN: DE000A2G9HU0) im Nennbetrag von jeweils 250.000.000,00 Euro sowie 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

Konsortialkreditvertrages 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

Die Entwicklung der Weltwirtschaft ist zu Beginn des Jahres 2022 noch durch die Coronapandemie beeinträchtigt, vor allem aufgrund der Gefahr durch die Omikron-Mutante. Durch die mittlerweile in den meisten Ländern erzielten Impffortschritte gibt es Lockdowns und Reisebeschränkungen zwar nicht mehr in dem Ausmaß wie noch im Vorjahr, die Unsicherheiten bestehen aber weiter.

Nach der zwischenzeitlich deutlichen Entspannung der Pandemie im Sommer 2021 und trotz erfolgreich eingeleiteter Impfkampagnen wurden die meisten Industrie- und Schwellenländer durch die hohe Anzahl an Impfdurchbrüchen und der von vielen überschätzten Wirkung der Impfstoffe sowie vom hohen Infektionsdruck immer neuer Virusvarianten überrascht. Dennoch rechnet der IWF in seinem World Economic Outlook vom Januar 2022 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft im Gesamtjahr 2022 von 4,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Höhere Wachstumsraten werden durch die noch immer gestörten Lieferketten in vielen Branchen verhindert. Zusammen mit steigenden Rohstoffpreisen hat dies die Inflation auf ein hohes Niveau getrieben. Im Jahresdurchschnitt haben sich die Verbraucherpreise im Jahr 2021 um 3,1 % gegenüber dem Vorjahr erhöht. Der IWF erwartet, dass die Inflation im laufenden Geschäftsjahr weiterhin hoch bleibt und erst 2023 nachlassen wird.

Allerdings warnte der IWF vor großen Unterschieden bei der Konjunkturerholung, die durch ungleiche Corona-Impffortschritte und Staatshilfen für Unternehmen und Haushalte bedingt seien. Für eine wirtschaftliche Erholung im Jahr 2022 muss es laut IWF Priorität sein, Corona-Mutanten zu verhindern und Impfstoff in alle Länder zu bringen.

Für die wirtschaftliche Entwicklung in den USA prognostiziert der IWF im Jahr 2022 ein Wachstum von 4,0 %. Etwas verhaltener fällt dagegen die Erwartung für die Eurozone mit einem wirtschaftlichen Zuwachs von 3,9 % aus.

In Deutschland soll das Wachstum dem IWF zufolge bei 3,8 % liegen. Das Institut für Weltwirtschaft (IfW) in Kiel stellte Ende 2021 eine deutliche Wachstumsverlangsamung in der deutschen Industrie fest, welche die zuvor erwarteten

Aufholprozesse der Wirtschaft um mehrere Monate nach hinten schiebt.

Der Ausbruch des Krieges in der Ukraine, der eine fundamentale Verschärfung des über Jahre bestehenden Konflikts zwischen Russland und der Ukraine zu einem Krieg darstellt, führt zu erheblichen neuen Unsicherheiten. Es ist von einer Verschlechterung der konjunkturellen Rahmenbedingungen und einer Verlangsamung des erwarteten Wirtschaftswachstums auszugehen.

Das IWF geht davon aus, dass es seine Prognosen für das Wirtschaftswachstum 2022 korrigieren wird und hebt als Einflussfaktoren insbesondere eine gesteigerte Inflation aufgrund von Preissteigerungen für Rohstoffe und Energie, Störung von Lieferketten, Flüchtlingsströme sowie Verschlechterung des Konjunkturoptimismus und erhöhte Unsicherheit bei Investoren hervor.

Die EZB hat bereits eine Neueinschätzung für die Eurozone vorgenommen und ihre Wachstumsprognose von 4,2 % auf 3,7 % reduziert.

Quellen

Europäische Zentralbank (EZB), *ECB staff macroeconomic projections for the euro area*, 10.03.2022

Internationaler Währungsfonds (IWF), *How War in Ukraine Is Reverberating Across World's Regions*, Statement 15.03.2022

Internationaler Währungsfonds (IWF), *World Economic Outlook Update Januar 2022*

Institut für Weltwirtschaft (IfW) Kiel, *Statement 15.12.2021*

Statistisches Bundesamt, *Pressemitteilung*, 19.01.2022

2. BRANCHENENTWICKLUNG

Sixt geht mit Blick auf die konjunkturellen Prognosen für das Jahr 2022 von im Vergleich zum Vorjahr verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Mobilitätsdienstleistungen aus. Allerdings ist diese Erwartung mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, zum einen aufgrund der weiterhin fortbestehenden Coronapandemie, zum anderen aufgrund der kurz vor Aufstellung dieses Berichtes zum Krieg eskalierten Ukraine-Krise.

So ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts über die Lage des Konzerns zum einen nicht konkret absehbar, wann und ob aufgrund der Virus-Mutante Omikron oder neuer Virus-Mutanten der internationale Reiseverkehr erneut beschränkt



werden muss. Das würde die für Sixt essenzielle Mobilität einschränken. Ungeachtet der deutlichen wirtschaftlichen Erholung im Lauf des Jahres 2021, getrieben von einer spürbaren Rückkehr der Reisebereitschaft vieler Menschen, wird Sixt die gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Entwicklungen im Jahr 2022 sorgfältig analysieren.

Neben dem Reise und Tourismusverband World Travel & Tourism Council (WTTC) hat sich Anfang 2022 auch die Weltgesundheitsorganisation WHO eindeutig für weiterhin offene Grenzen ausgesprochen. Die bereits im Jahr 2021 spürbaren Trends eines deutlichen Anstiegs des jeweiligen Inlandstourismus, auch als Ergebnis der erst im November 2021 gelockerten amerikanischen Einreisebestimmungen für Europäer, werden sich laut WTTC auch im Jahr 2022 fortsetzen. Dabei ist eine zunehmende Differenzierung zwischen immer stärker eingeschränkten ungeimpften Personen im Gegensatz zu geimpften Reisenden festzustellen. Während die erste Gruppe durch Test- und Quarantäne-Pflicht noch erheblich eingeschränkt ist, haben Geimpfte nahezu alle Freiheiten zurückerlangt.

Dies unterstrich auch die European Travel Commission (ETC), die hierfür vor allem das implementierte digitale EU-COVID-Zertifikat verantwortlich macht. Nach dem „Jahr der Erholung 2021“ erwartet die ETC im Jahr 2022 eine weiter verstärkte Reisetätigkeit in Europa, die aber erst im Jahr 2024 wieder Vorkrisenniveaus erreichen werde. Zwar habe die Reisebereitschaft der Europäer wieder zugenommen, der Trend zu kurzfristigen Spontanbuchungen vornehmlich innerhalb Europas bzw. im Inland hält jedoch an.

Verhaltener wiederum äußerte sich der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Bei Fortschritten der Impfkampagne, einer weiteren Aufhebung von Reisebeschränkungen und einer robusten Entwicklung der deutschen Wirtschaft könnte sich die Verkehrsleistung im Jahr 2022 in Summe aber wieder auf 80 % der Verkehrsleistung von 2019 erholen. Das Vorkrisenniveau würde hingegen erst im Jahr 2025 wieder erreicht werden.

In Bezug auf den Krieg in der Ukraine ergeben sich Auswirkungen auf die Mobilitätsbranche vor allem aus den im vorigen Abschnitt beschriebenen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen. Darüber hinaus sind insbesondere eine weitere Verknappung des Fahrzeugangebotes aufgrund von Ukraine und Russland liegenden Produktionsstätten von Zulieferern und Automobilherstellern sowie eine reduzierte Nachfrage nach

Mobilitätsdienstleistungen aufgrund stark erhöhter Treibstoffpreise zu befürchten.

Quellen

World Health Organization (WHO), Statement 19.01.2022

World Travel & Tourism Council (WTTC), Pressemitteilung, 17.12.2021

World Travel & Tourism Council (WTTC), Trending in Travel, November 2021

European Travel Commission (ETC), European Tourism: Trends & Prospects – Quarterly Report (Q3/2021), November 2021

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Bericht über das erste Halbjahr 2021, 10.08.2021

3. VORAUSSICHTLICHE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Sixt hat in den letzten beiden massiv von der Coronapandemie betroffenen Geschäftsjahren seine hohe Krisenresistenz und die Fähigkeit, schnell auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können, unter Beweis gestellt. Ausschlaggebend hierfür ist eine auf ein langfristiges profitables Wachstum ausgerichtete Strategie, die darauf abzielt, dank einer breiten internationalen Präsenz und mit Hilfe einer integrierten und digitalen Mobilitätsplattform flexibel auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse eingehen zu können. Dank der sehr soliden Finanzierungs- und Eigenkapitalsituation des Konzerns hat Sixt auch während der Corona-Krise und damit antizyklisch investiert und vor allem die Internationalisierungs- und Digitalisierungsstrategie konsequent umgesetzt. Dabei expandiert das Unternehmen sowohl im Privatkundengeschäft als auch bei Firmenkunden. Für 2022 und in den Folgejahren sieht Sixt ein substantielles Umsatz- und Ergebnispotenzial, dessen Wachstumsdynamik durch gezielte Investitionen konsequent gefördert wird. Eine konservative Finanzierungspolitik und die hohe Bilanzqualität bieten hierfür eine solide finanzielle Basis.

Grundlegende Veränderungen im Mobilitätsverhalten eröffnen große zusätzliche Marktpotenziale

Das Mobilitätsdenken der Menschen weltweit wird sich nach Meinung des Unternehmens in den nächsten Jahrzehnten massiv verändern. Dem trägt Sixt mit seiner integrierten Mobilitätsplattform und einer weit fortgeschrittenen Digitalisierung aller operativen Geschäftsprozesse Rechnung. Die Zukunft des Unternehmens wird geprägt von der Fähigkeit, den Kunden ein Höchstmaß an Flexibilität und Freiheit bei der Mobilität anbieten zu können – ohne die Notwendigkeit ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Dabei spielt das Thema Nachhaltigkeit eine entscheidende Rolle. Um die sich hieraus ergebenden Wachstumspotenziale effizient heben zu können, hat Sixt das Produktangebot sukzessive erweitert und diversifiziert. Durch



den konsequenten Umbau des Geschäftsmodells in den letzten Jahren könnte das von Sixt prognostizierte adressierbare weltweite Marktpotenzial von 65 Mrd. US-Dollar im Jahr 2021 in den nächsten Jahrzehnten auf ein Vielfaches anwachsen. Um von diesen Trends zu profitieren, fokussiert sich Sixt bei seiner Wachstumsstrategie auf folgende Initiativen:

Ausbau der digitalen Mobilitätsservices über eine integrierte Plattform

Sixt plant, auch im laufenden Jahr seine Position als internationaler Mobilitätsanbieter weiterzuentwickeln, der seinen Kunden digitale Services anbietet, mit welchen sie einfach und flexibel ihre Mobilität gestalten können. Ausschlaggebend hierfür ist die Digitalisierung aller Geschäftsaktivitäten über die etablierte Mobilitätsplattform ONE sowie die SIXT App. Die Digitalisierung betrifft sämtliche Vertriebskanäle genauso wie alle operativen Geschäftsprozesse.

Die Bedeutung integrierter digitaler Mobilität wird langfristig aufgrund zunehmender Urbanisierung und der damit verbundenen individuellen Anforderungen an die Flexibilität und Verfügbarkeit eines Fahrzeugs zunehmen. Dabei finden auch das Angebot von Transferservices und in zunehmendem Maß Nachhaltigkeitsaspekte, unter anderem aufgrund eines wachsenden Elektrofahrzeuganteils, Berücksichtigung. Bis zum Jahr 2050 werden nach Schätzungen der Vereinten Nationen rund zwei Drittel der Weltbevölkerung in Großstädten oder Metropolen leben. Der einfache digitale Zugriff auf einen individuell passenden Mobilitätsmix wird angesichts des knappen Raums in den Städten und der steigenden Fahrzeugkosten das entscheidende Differenzierungsmerkmal von Mobilitätsanbietern sein. Um die hieraus resultierenden Wachstums- und Marktanteilspotenziale heben zu können, treibt Sixt die Weiterentwicklung seiner digitalen Services mit hohen Investitionen voran. Im Fokus stehen dabei die Funktionalität der Anwendungen hinsichtlich Benutzerfreundlichkeit und Design. Darüber hinaus wird Sixt die erfolgreich etablierte Integration seiner Angebote in die Buchungsprozesse von Kooperationspartnern wie Hotelketten, Fluggesellschaften, Travel Apps und weiteren Partnern weiter optimieren.

Quelle
Vereinte Nationen, Pressemitteilung, 16.05.2018

SIXT rent als Grundlage des Unternehmenserfolgs

SIXT rent bleibt die Grundlage des Geschäftserfolgs des Sixt-Konzerns. Entscheidend für die Kundenzufriedenheit ist ein spürbarer Mehrwert bei Flexibilität, Zeitersparnis und Komfort der Services über sämtliche Vertriebskanäle hinweg. Diese

werden auch 2022 kontinuierlich weiterentwickelt und durch die Einbindung neuer Partner in die Mobilitätsplattform erweitert. Dies beinhaltet auch das Angebot weiterer „digitaler Stationen“ in Parkhäusern oder Einkaufszentren für den lokalen Bedarf der Kunden und das darauf ausgerichtete Fahrzeugangebot. Das globale Stationsnetz soll zukünftig weltweit weiter optimiert und flexibel möglichen Nachfrageveränderungen angepasst werden. So ermöglicht Sixt seinen Kunden weltweit, das passende Fahrzeug für den augenblicklichen Bedarf über die SIXT App zu buchen, es an den Sixt-Stationen zu übernehmen oder sich zustellen zu lassen und schließlich per App zu öffnen.

SIXT share als wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität der Zukunft

SIXT share ist neben Deutschland seit Mitte 2020 mit den Niederlanden auch erstmals im Ausland etabliert und wird sukzessive international ausgebaut. Modernes Carsharing wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ein zentraler Baustein für nachhaltige Mobilität weltweit werden; dies soll auch im Rahmen einer Studie der Universität St. Gallen untersucht werden. 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 einmal das Angebot von Premiumfahrzeugen mit gehobener Ausstattung und in immer mehr Stationen auch das von Elektrofahrzeugen sein.

SIXT+ Erweiterung des Angebots folgt verstärkter Kundennachfrage

SIXT+, das seit 2020 angebotene Auto Abo-Angebot von Sixt, soll 2022 wie schon im Vorjahr angesichts einer stark steigenden Nachfrage von Geschäfts- und Privatkunden einen substantiellen Umsatzbeitrag leisten. SIXT+ ist ebenfalls über die SIXT App verfügbar und bietet Kunden eine moderne Alternative zum eigenen Fahrzeug. Im Fokus steht die Nutzung eines Fahrzeugs mit frei wählbaren Laufzeiten zu festen monatlichen Raten, die sämtliche Kosten für Unterhalt, Versicherung sowie Wartung und Verschleiß umfassen. 2022 und in den Folgejahren möchte Sixt die Anzahl der Abo-Fahrzeugmodelle deutlich ausbauen und dabei einen besonderen Fokus auf Elektromobilität legen. SIXT+ hat sich gerade während der Coronapandemie sehr positiv entwickelt und der Sixt-Konzern rechnet mit einer Dynamisierung des diesbezüglichen Nachfragetrends in den kommenden Jahren.



SIXT ride bietet flexible Transferleistungen gemeinsam mit leistungsstarken Partnern

SIXT ride ist ein weiterer Baustein für die Mobilitätsanforderungen der Zukunft. Transferservices können dank der Anbindung leistungsstarker Mobilitätspartner im Taxi- und Ride Hailing-Bereich einfach und flexibel über die Mobilitätsplattform ONE gebucht werden. Sixt konzentriert sich dabei aktuell regional auf die Kernmärkte Deutschland, die USA, Großbritannien, Frankreich, Spanien sowie Benelux. Zudem werden Privat- und Geschäftskunden weitere vorausbuchbare Transferservices in einer Vielzahl von Städten weltweit angeboten. Darüber hinaus spricht das Unternehmen mit SIXT ride auch verstärkt Corporate Travel Manager an, 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.

SIXT truck mit Fokus auf Ausbau der Marktposition

SIXT truck zählt zu den 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. Das adressierbare Marktpotenzial wird von Sixt weltweit auf mehr als 10 Mrd. US-Dollar geschätzt. Wettbewerbsvorteile sieht der Sixt-Konzern vor allem dank des hohen Digitalisierungsgrads, funktionaler Synergien mit dem SIXT rent-Geschäft, der Herstellerunabhängigkeit beim Fahrzeugangebot sowie der Adaptionsflexibilität auf kunden- und segmentspezifische Produkt- und Prozesslösungen. Ende 2021 verfügt Sixt international bereits über 900 eigene und Franchise-Stationen, die eine Auswahl von Transportern und Lkw anbieten. Darüber hinaus hat Sixt im Jahr 2021 zunächst in Europa zehn tiefer spezialisierte Truck Competence Center etabliert. Im Februar 2022 wurde ein Truck Competence Center auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel eröffnet, das mehr als 15.000 m² für bis zu 400 Fahrzeuge umfasst. Die Sixt Truck Competence Center sind ausgerichtet auf die erhöhten Bedürfnisse von anspruchsvollen Geschäftskunden und bieten die gesamte Palette von Nutzfahrzeugen bis 14 Tonnen sowie Spezialfahrzeuge an. In diesen Centern kann z. B. auch die kurzfristige Verfügbarkeit industrieweit sehr komplexer Anfragen von bis zu 50 Fahrzeugen ermöglicht werden. 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.

Spezielle Mobilitätsmodelle ergänzen die Angebotspalette

Als Ergänzung der Angebotspalette bietet Sixt auch im Jahr 2022 und in den Folgejahren flexible Mobilitätsmodelle für eine individuelle Reiseplanung über bedarfsgerechte Lösungen wie SIXT Long-Term Flex und SIXT unlimited an. Mit SIXT Long-Term Flex müssen sich Kunden nicht langfristig an einen Mietwagen binden, sondern können innerhalb der Vertragslaufzeit jederzeit zwischen Fahrzeugklassen und Antriebsarten wechseln oder die Nutzung pausieren. Kosten über die monatliche Grundgebühr hinaus fallen nur bei der Nutzung eines Fahrzeugs an. Bei SIXT unlimited werden die Vorteile eines stets verfügbaren Firmenwagens mit der Flexibilität eines Mietfahrzeugs kombiniert. Kunden zahlen nur eine pauschale monatliche Rate für die Nutzung des jeweiligen Wunschfahrzeugs, gesonderte Kosten für ein eigenes Fahrzeug oder Taxis entfallen.

Internationalisierung als zentraler Wachstumstreiber

Grundlage des Erfolgs von Sixt, selbst während der Coronapandemie, war und ist der konsequente Ausbau der Marktpositionen im Inland wie im internationalen Geschäft. Dabei konnte das Unternehmen im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten von seiner finanziellen Stärke profitieren und durch gezielte Expansionsschritte Marktanteile hinzugewinnen. Von den 2021 neu eröffneten Stationen in den Sixt-Corporate Ländern sind 28 außerhalb Deutschlands angesiedelt. 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. Für das Jahr 2022 steht dabei die Expansion im US-Geschäft im Fokus. Neben dem organischen Wachstum prüft Sixt auch permanent Opportunitäten aus dem seit Jahren zu beobachtenden internationalen Konzentrationsprozess unter den Autovermietern für externes Wachstum. Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten betrifft den sukzessiven Ausbau und die Optimierung des weltweiten Franchisenetzes. Hierbei profitiert Sixt von der Zusammenarbeit mit Partnern in wichtigen Wirtschaftsregionen 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.

4. ERWARTETE ENTWICKLUNG DER ERTRAGSSITUATION 2022

Sixt geht davon aus, dass der konsequente Ausbau des Geschäftsmodells nach dem Rekordjahr 2021, trotz weiterhin spürbarer Unsicherheiten aufgrund der anhaltenden Coronapandemie sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, auch 2022 eine gute operative Entwicklung ermöglicht.

In Bezug auf die Coronapandemie erwarten Experten, dass die steigenden Impfquoten und eine zunehmende Grundimmunsierung insbesondere in den für Sixt besonders wichtigen industrialisierten Nationen im Lauf dieses Jahres zu einer Normalisierung des öffentlichen Lebens und einer Abnahme der Restriktionen und Beschränkungen führen wird. Unsicherheiten bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich des Auftretens und der Konsequenzen neuer Virusvarianten, was – wie schon in den Vorjahren – in besonderem Maße substanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen der Touristik- und Mobilitätsbranche haben kann.

In Bezug auf den Ukraine-Krieg bestehen erhebliche Unsicherheiten zur weiteren Entwicklung der Situation und den Auswirkungen auf die Weltwirtschaft, wie in den vorigen Abschnitten beschrieben.

Die wesentlichen finanziellen Steuerungsgrößen bzw. Leistungsindikatoren im Sixt-Konzern für die Ertragssituation sind der Umsatz und das Ergebnis vor Steuern. Zudem dokumentiert Sixt auch in diesem Geschäftsbericht sein klares Bekenntnis zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung (siehe auch zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung innerhalb dieses Berichts).

Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Erwartung, dass die Entwicklung und die regulatorischen Rahmenbedingungen des pandemiebedingten Infektionsgeschehens eine sukzessive Normalisierung der nationalen

und internationalen, privaten und geschäftlichen Reisetätigkeit wahrscheinlich ab dem Frühjahr 2022 zulassen und sich keine weitere geopolitische Verschlechterung aus dem Krieg in der Ukraine ergibt.

Um die beschriebenen Wachstumschancen konsequent realisieren zu können, wird Sixt im Berichtsjahr erneut in großem Umfang in den Personalaufbau, den Ausbau von Fahrzeugflotte und Infrastruktur, die Weiterentwicklung der Software sowie wieder verstärkt in Marketingaktivitäten investieren. Trotz sehr guter und etablierter Geschäftsbeziehungen mit den großen Autoherstellern weltweit, insbesondere im Premiumbereich, hängt die Höhe der Investitionen erneut stark von der Verfügbarkeit der Fahrzeuge für einen möglichen Ausbau der Flotte ab. Zu Beginn des Jahres 2022 waren angesichts der globalen Materialknappheit insbesondere im Halbleiterbereich weniger Fahrzeuge verfügbar als im Vorjahr. Wenngleich von einer Entspannung der Halbleiterproblematik ab dem zweiten Quartal auszugehen ist, ergeben sich neue Risiken aus gestörten Lieferketten und fehlenden Bauteilen aufgrund des Krieges in der Ukraine. Angesichts der auch zum Jahresanfang 2022 spürbaren Fahrzeugknappheit geht Sixt bis mindestens in die zweite Geschäftsjahreshälfte von einem hohen Marktpreisniveau aus.

Unter diesen Prämissen und ausgehend von einem fortgesetzten Anstieg des internationalen Geschäfts und hier insbesondere der US-Aktivitäten, substanziell steigender Beiträge aus dem Subskriptionsgeschäft sowie positiver Effekte aufgrund der Expansion im Van & Truck-Bereich, rechnet der Vorstand für das Gesamtgeschäftsjahr 2022 beim Konzernumsatz mit einem deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahresniveau von 2,28 Mrd. Euro.

Bei deutlich höheren Investitionen, einer anhaltend erhöhten Inflationsrate und einem voraussichtlich bis mindestens in die zweite Geschäftsjahreshälfte hohen Preisniveau erwartet Sixt für den Konzern ein Ergebnis vor Steuern in einer Spanne von 380 bis 480 Mio. Euro (Vj. 442,2 Mio. Euro).



B.6 || RISIKO- UND CHANCENBERICHT

1. INTERNE KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTORGANISATION

1.1 RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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 wesentlichen 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.

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.

Die Festlegung der in den Risikomanagementprozess involvierten Entscheidungsträger, Kommunikations- und Berichtswege, Strukturen und Risikoverantwortlichen orientiert sich 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. Die Umsetzung beschlossener Mitigationsmaßnahmen wird im Rahmen geeigneter Tests und Audits nachgehalten.

1.2 RISIKOBEURTEILUNG

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 Risikoinventur konzernweit alle geschäftsrelevanten und bedeutenden Risiken. Hierfür werden die Einschätzungen der festgelegten Risikoverantwortlichen sowie weitere relevante Informationen analysiert. Das installierte Risikomanagementsystem bei Sixt erfasst somit alle relevanten Einzelrisiken und deren Abhängigkeiten. 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. 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, zu Risikogruppen geordnet und in eine Risikolandkarte eingeordnet. Daneben überwacht der Bereich GRC die Sicherstellung der Risikotragfähigkeit des Konzerns. Der auf dieser Basis ermittelte Risikobestand und der darauf aufbauende

Risikobericht sind Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Sixt SE.

1.3 INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM FÜR DIE (KONZERN-)RECHNUNGSLEGUNG (ANGABEN GEMÄß §§ 289 ABSATZ 4, 315 ABSATZ 4 HGB)

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem hinsichtlich des Rechnungslegungsprozesses im Konzern und in der Gesellschaft beinhaltet organisatorische Regelungen und fachliche Vorgaben zur Risikosteuerung und Ordnungsmäßigkeit in der Rechnungslegung. 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 die 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. 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 2021 weiterhin geprägt von den Unsicherheiten, welche aus der weiter bestehenden Coronapandemie, sowie aus dem zum Zeitpunkt der Berichterstellung eskalierenden Konflikts in der Ukraine resultieren. Zwar erholte sich im Verlauf des Jahres der Reise- und Mobilitätsmarkt in den meisten Märkten deutlich. Dennoch kann die Pandemie, etwa durch das Auftreten neuer Virusvarianten oder regional begrenzter Infektionswellen und damit eventuell verbundenen Reiserestriktionen und politischen Maßnahmen, sowohl nachfrageseitig als auch operativ das Ergebnis und den Geschäftsbetrieb von Sixt kurzfristig negativ beeinflussen. Die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs können aktuell nur schwer abgeschätzt werden. Während die unmittelbaren Auswirkungen, auf die Geschäftstätigkeit von Sixt aus heutiger Sicht beschränkt sind, so können die Folgen auf die makroökonomische Gesamtsituation sowohl nachfrageseitig als auch operativ das Ergebnis negativ beeinflussen. Insgesamt geht Sixt jedoch von temporären Effekten und einer sich stabilisierenden Nachfrage im Jahr 2022 aus. Auf die besonderen Risiken in Zusammenhang mit COVID-19, sowie dem Ukraine-Krieg wird in den folgenden Abschnitten gesondert hingewiesen.

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

Der Sixt-Konzern bietet Privat- und Geschäftskunden diverse internationale Mobilitätsdienstleistungen an. Neben der Geschäftstätigkeit in Deutschland haben im Zuge der zunehmenden Internationalisierung von Sixt die geschäftlichen Aktivitäten im europäischen und außereuropäischen Ausland, insbesondere in den USA, eine hohe Bedeutung.

Die Geschäftsaktivitäten sind zu einem hohen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor allem in Deutschland, Europa und in den USA abhängig, da durch diese die Investitionsneigung, die Ausgabenbereitschaft der Kunden und damit die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen wesentlich beeinflusst werden.



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 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 % (2020: 67 %) der betrieblichen Aufwendungen als variabel ein sowie 27 % (2020: 35 %) 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 kurz- und mittelfristigen Auswirkungen der Coronapandemie auf das Nachfrageverhalten kaum vorhersehbar. Eine dauerhafte teilweise Substitution von Reisen zur Durchführung von Präsenzmeetings durch andere, z. B. virtuelle Kommunikationsformen kann nicht ausgeschlossen werden. Auch das Ausmaß temporärer oder dauerhafter Auswirkungen auf den Touristiksektor ist nicht verlässlich einschätzbar.

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. Klima- und Umweltrisiken könnten darüber hinaus, etwa im Fall von 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.

Zudem 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.

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.

Sixt ist zudem in hohem Maß von der Entwicklung nationaler Gebrauchtwagenmärkte abhängig. Zwar ist Sixt bestrebt, durch den flächendeckenden Abschluss von Rücknahmevereinbarungen Restwert Risiken in den Fahrzeugflotten zu mitigieren, jedoch ist eine vollständige Vermeidung von Risiken einer nachteiligen



Restwertentwicklung nicht möglich. So können in einzelnen Märkten oder Marktsegmenten die Möglichkeiten zur Vereinbarung von Rücknahmevereinbarungen eingeschränkt oder wirtschaftlich nachteilig sein.

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 Investitionsverhalten der Kunden haben. Sixt ist zudem den Entwicklungen im Gefolge der Diskussionen über die Einhaltung von Emissionsgrenzen, Klimaschutzmaßnahmen und lokalen Fahrverboten ausgesetzt.

2.2 SPEZIFISCHE RISIKEN DER MOBILITÄTSBRANCHE

Die Mobilitätsbranche ist national wie international unverändert durch einen starken Verdrängungswettbewerb geprägt. Dabei hält der bereits seit Jahren vor allem bei Geschäftskunden zu verzeichnende Nachfragetrend zugunsten von großen, zumeist international agierenden Anbietern weiter an. 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 Verwertungsmöglichkeiten 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 Restwert Risiken großteils unter Gewährung von Rücknahmevereinbarungen mit Herstellern und Händlern erfolgen muss. Diese externen Faktoren beeinflussen die Einkaufs-

preise für Fahrzeuge ebenso wie die zu erzielenden Erlöse beim Rückverkauf der Fahrzeuge.

Sixt kann durch seine Herstellerunabhängigkeit Risiken beim Fahrzeugeinkauf diversifizieren. Der Konzern ist in der Lage, unter einer Vielzahl von Herstellern und Händlern jeweils marktgängige Modelle auszuwählen und günstige Konditionen auszuhandeln, ohne dabei besondere Rücksicht auf die spezifischen Absatzinteressen bestimmter Hersteller nehmen zu müssen. Die Einkaufsmengen werden auf mehrere Lieferanten verteilt und die Fahrzeuglieferungen der unterjährigen Bedarfsplanung angepasst. Durch 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. In bestimmten Liefervereinbarungen ist die Möglichkeit vorgesehen, dass Sixt in begrenztem Umfang auch kurzfristig auf nicht vorhersehbare Nachfrageschwankungen reagieren kann. 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 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 Premiumentwicklung 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 2021 trotz Vertragsverlängerungen deutlich unter 12 Monaten.

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 und in der Praxis erprobte Instrumente zur effizienten und flexiblen Steuerung des Fuhrparks. 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 erreicht. Durch die zunehmende Integration von Carsharing und klassischer Vermietung ist es Sixt zukünftig möglich, die ertragsorientierte Steuerung der Flotte weiter zu optimieren.

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. Hierbei zeigte sich im Lauf des Jahres 2021 eine deutliche Steigerung des Preisniveaus auf dem Gebrauchtwagenmarkt in allen Ländern. Da die hierfür verantwortliche Angebotsknappheit voraussichtlich auch im Jahr 2022 fortbestehen wird, geht Sixt von einem insgesamt stabilen Gebrauchtwagenmarkt aus. Allerdings können bei einer Normalisierung der Marktsituation 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 entsprechend weitestgehend 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. Durch die Reduzierung des Verwertungsrisikos ist Sixt in hohem Maß unabhängig von der Situation des Gebrauchtwagenmarkts. Marktspezifische Besonderheiten, insbesondere im Wachstumsmarkt USA, und eine möglicherweise notwendige Anpassung der Einkaufsstrategie bedingt durch Lieferengpässe könnten 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 85 % aller eingesteuerten Vermietfahrzeuge mittels Rücknahmevereinbarungen im Fall gekaufter Fahrzeuge oder im Rahmen von Operate Lease-Verträgen abgedeckt.

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, etwa über den eigenen stationären Handel (Sixt Car Sales) oder anderweitig auf eigenes wirtschaftliches Risiko zu vermarkten.

2.3 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 Leasingkontrakten. 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 waren im Berichtsjahr nur teilweise ausgenutzt.

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

Aufgrund der weiterhin zu beobachtenden Veränderungen in der Kreditwirtschaft, etwa infolge steigender Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen, 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. Die sich zum Bilanzstichtag abzeichnenden Zinssteigerungen könnten darüber hinaus hinsichtlich Finanzierungen mit variablen Zinssätzen zu höheren Zinsbelastungen führen und Anschlussfinanzierungen verteuern. Positiv auf das Risikoprofil wirkte sich dabei auch im Berichtsjahr aus, dass die Restwerte der Fahrzeuge der Vermietflotte zum Großteil über Rücknahmevereinbarungen abgedeckt sind, was die Sicherheit für die finanzierenden Banken beträchtlich erhöht.

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.

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.



2.4 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 somit die potenzielle Gefahr, dass die Kunden- oder Lieferantenwahrnehmung der Marke Sixt durch nachteilige Kommunikation ohne direkte Einflussnahme des Sixt-Konzerns beeinflusst werden könnte.

2.5 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.

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 vollständig 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 potenzielle Gefahr, dass die Kunden- oder Lieferantenwahrnehmung der Marke Sixt durch nachteilige Kommunikation ohne direkte Einflussnahme des Sixt-Konzerns beeinflusst werden könnte.

2.6 OPERATIONELLE RISIKEN

Unter dem operationellen Risiko wird das Risiko eines Verlustes verstanden, der durch menschliches Verhalten, individuelle Fehler, technologisches Versagen, unangemessene oder fehlerhafte Prozesse, etwa in Zahlungsprozessen, oder durch externe Ereignisse hervorgerufen wird. Regulatorische, rechtliche und steuerliche Risiken sind in dieser Definition von operationellen Risiken eingeschlossen.

Für den operativen Betrieb des Stationsnetzwerkes und für Zentralfunktionen ergeben sich in Zusammenhang mit der Coronapandemie Risiken. Es kann weiterhin nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass aufgrund des Infektionsgeschehens oder durch politische Entscheidungen lokal oder national 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.

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 Kommunikationsweg 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, z. B. das Risiko von Diebstahl,

Unterschlagungen und Unfallschäden 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.

Die Fahrzeuge im Fuhrpark des Sixt-Konzerns sind teilweise Gegenstand von Rückrufaktionen der Hersteller. Insbesondere wenn eine große Anzahl von Fahrzeugen gleichzeitig betroffen wären, 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 Personalaufbaus ist Sixt darauf angewiesen, in ausreichendem Maß qualifiziertes und motiviertes Personal einzusetzen zu können, um die anfallenden Aufgaben quantitativ und qualitativ zu bewältigen. Für den Fall, dass es zu einer erhöhten Fluktuation und damit zu einem Verlust von Know-how kommt, könnte zum Beispiel die Servicequalität im Autovermietgeschäft oder die Wirksamkeit



von operativen oder administrativen Prozessen beeinträchtigt werden. 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. Deshalb 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. 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.

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.

Soweit nach Einschätzung des Sixt-Konzerns notwendig, wurden dafür bilanzielle Vorsorgen getroffen.

2.7 RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER CORONAPANDEMIE

Die weitere Entwicklung der Coronapandemie unterliegt sowohl in ihrer Dauer als auch in ihren Auswirkungen trotz mitunter wirkungsvoller Gegenmaßnahmen und Impfungen weiterhin

Unsicherheiten. Sollte sich das Virus, etwa durch das Auftreten neuer Mutanten, wieder schneller ausbreiten und die Maßnahmen zur Eindämmung des Virus intensiviert oder dauerhaft verlängert werden müssen, könnten sich insbesondere die ökonomischen Risiken abermals verstärken. Dies könnte zu einem neuerlichen Rückgang in der Nachfrage nach Mobilitätsprodukten des Sixt-Konzerns und einer Verschlechterung seiner Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen.

Die ebenso durch die Pandemie ausgelöste Halbleiterkrise sowie der Abbau von Produktionskapazitäten führte bereits im Jahr 2021 zu Lieferengpässen auf dem Neufahrzeugmarkt. Diese wurden durch ein insgesamt hohes Preisniveau in der Autovermietbranche teilweise kompensiert. Eine eventuell im Jahr 2022 länger andauernde und/oder sich weiter verschärfende Fahrzeugknappheit könnte jedoch dazu führen, dass eine sich eventuell weiter erholende Marktnachfrage nicht in vollem Umfang und nicht zu einem adäquaten Preisniveau bedient werden kann.

Insgesamt kann erwartet werden, dass die Insolvenzzraten im Jahr 2022 angesichts der nachhaltigen Effekte der Krise steigen werden und somit Geschäftspartner und Wertschöpfungsketten beeinflusst werden könnten. Da hiervon auch der Forderungsbestand betroffen sein könnte, beobachtet Sixt die damit verbundenen Risiken weiterhin intensiv.

Die derzeitige gesamtwirtschaftliche Situation in vielen Weltregionen infolge der Coronapandemie könnte sich grundsätzlich auf die Bereitschaft und Fähigkeit von Banken und Kapitalmarktteilnehmern auswirken, Finanzierungsmittel zu attraktiven Konditionen und/oder in ausreichender Höhe zur Verfügung zu stellen. Der Sixt-Konzern verfügt jedoch über eine starke Kapitalbasis und umfangreiche finanzielle Ressourcen sowie über langjährige stabile Geschäftsverbindungen zu seinen Finanzierungspartnern.

2.8 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 bereits 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 den betroffenen Ländern in geringerem Umfang über Franchisenehmer, Vermittler/Servicepartner sowie einem Entwicklungszentrum in der Ukraine vertreten. Die unmittelbaren wirtschaftlichen und operativen Auswirkungen einer möglicherweise dauerhaften militärischen Auseinandersetzung sind somit aus heutiger Sicht begrenzt, ebenso die direkten Effekte von Sanktions- und Embargomaßnahmen.

Es besteht jedoch ein erhebliches 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 Treibstoffpreise kann zu einem Rückgang der Nachfrage nach Mobilitätsprodukten führen. Ebenso ist damit zu rechnen, dass die Insolvenzzraten negativ beeinflusst werden, insbesondere bei Unternehmen aus stark betroffenen Bereichen wie etwa energie- und rohstoffintensiven Branchen. Sixt analysiert intensiv die sich daraus ergebenden Adressenausfallrisiken.

Ebenfalls ist davon auszugehen, dass sich negative makroökonomische Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und insbesondere die europäische Wirtschaft ergeben. Deutliche Preissteigerungen für Energie aber auch alle energieintensiven Produkte sowie Flüchtlingswellen 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.

3. 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 Coronapandemie 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.

4. 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 über 100 Ländern weltweit an. Dank seiner guten Wettbewerbsposition, seines breiten Leistungsspektrums, des Branchenumfelds und der eigenen Innovationskraft 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 erreichen oder zu übertreffen. Solche Chancen in den einzelnen operativen Bereichen zu identifizieren und im Einklang mit der Unternehmensstrategie zu nutzen, ist eine kontinuierliche Aufgabe.

4.1 MARKTCHANCEN

Konjunkturelle Entwicklung

Die Geschäftsentwicklung des Sixt-Konzerns ist zu einem gewissen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Dies betrifft insbesondere die konjunkturelle Situation in den zwölf 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 2022 die im Prognosebericht dargestellten Erwartungen von Ökonomen zu den gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen ebenso ein wie Einschätzungen von Experten zum weiteren Verlauf der Coronapandemie. Sollten sich der Verlauf der Pandemie und die 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 Mietwagen weiterhin vorteilhaft auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns auswirken. Wesentliche Treiber für das erhöhte Marktpreisniveau in der zweiten Jahreshälfte 2021 waren zum einen die hohe Nachfrage nach Mobilitätsangeboten sowie der Halbleiternmangel und die daraus resultierende Fahrzeugknappheit, zum anderen aber auch strukturelle Nachholeffekte bei der Preisentwicklung. Während beispielsweise in Deutschland etwa die durchschnittlichen Preise für Neuwagen zwischen 2010 und 2019 um knapp 30 Prozent gestiegen sind, ist das Preisniveau für Mietwagen im gleichen Zeitraum nahezu stabil geblieben. Da die oben genannten Rahmenbedingungen zumindest in Teilen auch im kommenden Jahr anhalten dürften, wird auch für das laufende Geschäftsjahr 2022 ein erhöhtes Marktpreisniveau erwartet.

Quelle

Statista.com, Durchschnittliche Neuwagenpreise in Deutschland von 1980 bis 2020, Februar 2021

Wachsende Popularität von Shared Mobility

Mobilität bleibt ungeachtet des fortschreitenden Klimawandels oder der andauernden Coronapandemie ein essenzielles menschliches Bedürfnis und eine wichtige Säule des globalen Handels. Mobilität bringt Menschen und Güter zueinander und ermöglicht so erst wirtschaftlichen Aufschwung und Innovationen. Mobilität verbessert damit auch die Lebensqualität und die Entwicklung jedes Einzelnen. Darüber hinaus sind Dienstleistungen im Bereich Mobilität von hoher wirtschaftlicher Bedeutung und ein Wachstumstreiber. Infolge des fortschreitenden Klimawandels und des weltweiten Trends zur Urbanisierung ist Mobilität derzeit aber im Umbruch. Immer mehr Kommunen passen ihre Mobilitätsplanungen an und setzen verstärkt auf eine Reduzierung des Individual-Autoverkehrs zugunsten von Lösungen aus dem Bereich der Mikro-Mobilität, also einer Fortbewegung mit nicht oder elektrisch motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen wie Leihfahrrädern oder 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 dass sie sich im Besitz eines Nutzers 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. Die Vereinten Nationen (UN) schätzen, dass die Zahl der Städte mit mehr als zehn Mio. Einwohnern (sogenannte Mega-Städte) von aktuell 33 bis zum Jahr 2030 auf 43 zunehmen wird. Bis 2050 erwarten die UN, dass etwa 68 % der Weltbevölkerung in Städten leben wird. Laut einer im Februar 2021 veröffentlichten Studie von Arthur D. Little sagen 41 % der Autobesitzer weltweit, dass das politische Klima und der Umweltaktivismus sie veranlasst haben, den Autobesitz zu überdenken.

Quelle

Arthur D. Little: *The Future of Automotive Mobility*, Februar 2021

4.2 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. Die im Vorjahr übernommenen zehn Flughafenstationen aus der Insolvenz eines Wettbewerbers in den USA sind seit September 2021 alle eröffnet und bieten ein großes Potenzial für weitere Marktanteile an Flughäfen in den USA.

Wichtige Kriterien bei der Prüfung von möglichen Übernahmen sind in strategischer Hinsicht die Erweiterung des Kundenkreises und die Gewinnung attraktiver Marktsegmente, zum Beispiel durch den Erwerb von Flughafenkonzessionen. In technologischer Hinsicht ist das Innovationspotenzial, vor allem mit Blick auf die weitere Digitalisierung des Sixt-Geschäftsmodells, entscheidend. Alle potenziellen Übernahmekandidaten müssen strenge Maßstäbe hinsichtlich Ertragslage, Risikoprofil, Management-Qualität, Firmenkultur und Kompatibilität mit dem Geschäftsmodell und der Premiumstrategie von Sixt erfüllen.



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 und die damit verbundenen Einschränkungen des Reiseverkehrs hatten im Vorjahr die Lage vieler, auch großer Wettbewerber im Mobilitätsmarkt zum Teil deutlich verschärft. Ab der zweiten Jahreshälfte 2021 kamen im Rahmen der Halbleiterkrise branchenweit zunehmende Schwierigkeiten hinzu, bei den Herstellern im gewünschten Ausmaß Fahrzeuge einkaufen zu können. Nach der finanziellen Restrukturierung einiger großer Wettbewerber ist nun 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. Sixt hat die Erfahrung gemacht, dass die Nachfrage nach Fahrzeugen von Premiummarken vergleichsweise hoch ist. Ein weiterer bedeutender Aspekt ist der Premiumansatz bezüglich der Vermietstationen. Im kommenden Jahr plant Sixt, eine Rekordsumme für Renovierungen und Neubauten auszugeben, um auch weiterhin ein ganzheitliches Premiererlebnis der Kunden sicherzustellen. Sofern sich die wirtschaftliche Lage von Unternehmen und Privathaushalten positiv 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.

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 Sixt-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.

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. Gleichermaßen 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.

Die im Dezember 2021 bekanntgegebene Expansion nach Australien durch die strategische Partnerschaft mit der National Roads & Motorists' Association schafft für Sixt eine gute Basis, das große Marktpotenzial des Kontinents (mit einem Marktvolumen von über einer Milliarde Euro) auszuschöpfen. Darüber hinaus ist die Partnerschaft ein weiterer signifikanter Schritt in der Verdichtung des internationalen Netzwerks. So ist der Sixt-Konzern nun im asiatisch-pazifischen Markt flächendeckend präsent. Zum Markteintritt in Australien bietet Sixt eine der landesweit größten Elektro-Vermietflotten an und kommt damit nicht nur dem Wunsch der Kunden nach umweltschonender Elektromobilität nach, sondern trägt auch auf diesem Kontinent zu einer nachhaltigen Verkehrswende bei.

Weitere Wachstumsmöglichkeiten sind speziell mit dem US-Markt verbunden. Zum Ende des Berichtsjahres ist Sixt an fast allen wichtigen US-Flughäfen vertreten und zielt nun auf weitere Wachstumsmöglichkeiten – kurzfristig insbesondere im Geschäftskundensegment, mittelfristig auch im Nutzfahrzeugmarkt (Van & Truck) – ab. Außerdem bietet sich für den Sixt-Konzern durch Marketingmaßnahmen die Chance, die Markenbekanntheit in



den USA im kommenden Jahr entscheidend zu steigern. Als weltweit größter Autovermietungsmarkt bieten die USA Sixt auch durch die zunehmende Konsolidierung erhebliches Wachstumspotenzial. Sixt strebt an, die USA zum umsatzstärksten Markt für den Konzern zu entwickeln.

4.3 CHANCEN DURCH INNOVATIONEN

SIXT App als bevorzugtes Mobilitäts-Tool

Das digitale Zentrum aller Konzernaktivitäten ist die eigenentwickelte Mobilitätsplattform ONE mit der SIXT App. In die App sind sämtliche Mobilitätslösungen des Sixt-Konzerns integriert und so international für die Kunden verfügbar. Die SIXT App vereinfacht für Kunden Prozesse, wie zum Beispiel Buchung und Abrechnung für Geschäftsreisende unter Einbeziehung aktueller Bezahlmethoden und die Anbindung an Firmenreiseportale.

Mit diesem kombinierten Angebot verschiedener Mobilitäts-services über eine digitale Plattform 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 unabhängig von Zeit und Ort eine individuell passende Mobilitätslösung aus einer Hand bieten. Die Kunden haben dabei die Wahl, ob sie ein Fahrzeug an einer bestimmten Vermietstation übernehmen (Autovermietung), in das nächste verfügbare Fahrzeug am Straßenrand einsteigen (Carsharing), sich ein Taxi oder einen Transfer-service rufen (Ride Hailing) oder ein längerfristiges Mobilitätsangebot nutzen wollen (Auto Abo). Durch die Integration mehrerer Produkte in nur einer App wird der Traffic grundsätzlich erhöht und die Aufmerksamkeit für alle Produkte gesteigert.

Mit seinen integrierten Lösungen trägt Sixt der Nachfrage nach einer individuellen zeitgemäßen Mobilität Rechnung. Der Mobilitätsmix sorgt für mehr Freiraum in den Städten und bietet zugleich kostengünstige, nachhaltige Alternativen zum eigenen Fahrzeug. Zugleich stärkt Sixt damit auch seine Position als Innovationsführer in der Mobilitätsbranche und generiert gleich-

zeitig 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 dem Software-Anbieter für Fahrtenbuch und Fuhrparkmanagement Vimcar (März 2021), dem Global Travel Wellness Club Sanctify (Juni 2021), Small Luxury Hotels of the World (August 2021) und Dezerved (September 2021) oder die Ausweitung der bereits bestehenden Partnerschaften mit Booking.com und Google. Seit Juni 2021 sind die SIXT ride Fahrdienste vorab und on demand über die Reiseplattform Booking.com buchbar und seit Oktober 2021 ist SIXT ride nach vielen deutschen Städten auch in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und London auf Google Maps integriert. Sollte die Nutzungsintensität und damit das Aufkommen von Online-Buchungen stärker zunehmen als erwartet, würde sich diese Entwicklung positiv auf die Geschäftslage des Sixt-Konzerns auswirken.

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

Der Bereich SIXT rent bietet den Kunden einen digitalisierten Anmietprozess und ermöglicht es somit, ein Wunschfahrzeug via App zu reservieren und ohne Umweg über den Counter schlüssellos zu öffnen. SIXT rent bietet Kunden zudem die Möglichkeit, Fahrzeuge unabhängig von festen Stationen und Öffnungszeiten etwa auf Parkplätzen von Hotels oder Einkaufszentren zu übernehmen. Die Digitalisierung der Vermietflotte führt somit 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. Für Sixt öffnet sich somit weiteres Wachstumspotenzial. Das Unternehmen hat 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. Schon heute besteht die Carsharing-Flotte von SIXT share zu rund einem Drittel aus Elektrofahrzeugen und bietet durch die Integration von E-Rollern sowie seit August 2021 auch E-Mopeds weitere Möglichkeiten zur CO₂-armen Fortbewegung. Seit Dezember 2021 unterstützt die neue Funktion „Car Radar“ in der SIXT App Kunden beim Finden und Reservieren von SIXT share Fahrzeugen. Durch die Aktivierung von „Car Radar“ erhalten Kunden eine Benachrichtigung, sobald ein Fahrzeug im gewählten Gebiet verfügbar wird, und das Auto wird automatisch reserviert.

SIXT+

Der Bereich SIXT+ bietet den Kunden ein Auto Abo-Modell mit festen monatlichen Raten. 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 November 2021 seinen SIXT+ Bestandskunden die Option eingeräumt, das Auto Abo zeitweise pausieren zu können. Somit können die Abonnenten Geld sparen, solange ihr Vertrag ruht, und zusätzlich ein Abo-Guthaben von bis zu 100 Euro pro pausiertem Monat erhalten. Diese erhöhte Flexibilität auf Kundenseite geht einher mit der Möglichkeit für Sixt, die Fahrzeuge in dieser Zeit effizient an andere Kunden zu vermieten. Ganz im Sinne des Sharing-Gedankens erhöht dies die Auslastung der Fahrzeugflotte und optimiert dadurch den nachhaltigen Einsatz von Ressourcen. Langfristig führt dieser Ansatz zu einer reduzierten Anzahl an Fahrzeugen, die Abonnenten insgesamt benötigen.

Quelle

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

SIXT ride

SIXT ride vereint mehrere flexible Mobilitätsservices wie Flughafentransfers oder Limousinenservices und integriert dabei auch Partnerangebote wie Taxidienste. Damit stellt SIXT ride ein nahezu weltweites Netzwerk für Ride Hailing dar. Die Nachfrage für solche On-demand-Fahrerservices wird mittel- und langfristig dynamisch zunehmen. 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. 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.

Im Rahmen der IAA Mobility im September 2021 haben Mobileye, ein Tochterunternehmen des Intel-Konzerns, und Sixt angekündigt, ab dem kommenden Jahr gemeinsam einen autonomen Ride Hailing-Dienst in München anzubieten. Mobileye wird Eigentümer der Flotte sein, während Sixt Bereitstellung, Wartung und Betrieb der Fahrzeuge übernimmt. Die selbstfahrenden Autos können zukünftig auch über die SIXT App angefordert werden. Diese strategische Kooperation ist der nächste Schritt beim Ausbau der Mobilitätsplattform ONE und unterstreicht die Entwicklung von Sixt zu einem führenden Anbieter innovativer und digitaler Premium-Mobilität.

SIXT truck

Ein weiteres attraktives Wachstumsfeld sieht Sixt im Van & Truck-Vermietungsmarkt, insbesondere im Bereich der Vermietung leichter und mittelschwerer Nutzfahrzeuge. 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 das starke Wachstum des Online-Handels sowie die Penetration weiterer 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. Dabei können erhebliche Synergieeffekte zwischen den Bereichen rent und Van & Truck realisiert werden. 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 für die Zukunft. 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 wurden im Geschäftsjahr 2021 sogenannte Sixt Truck Competence Center eröffnet, um den speziellen Bedürfnissen professioneller Van & Truck-Kunden Rechnung zu tragen. Mittelfristig wird der weitere Ausbau des Netzes auf über 50 Sixt Truck Competence 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 10 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 Long-Term 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 Long-Term 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.



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

1. NACHHALTIGKEIT BEI SIXT

Wichtige Gründe für den Erfolg des Unternehmens Sixt sind nachhaltiges Denken und nachhaltiges Handeln. 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. Der wesentliche Beitrag von Sixt hierzu ist die qualitative Entwicklung und der quantitative Ausbau der sogenannten „Shared Mobility“, also der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen bzw. 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 weltweit agierender Anbieter von hochwertigen Mobilitätslösungen. Durch maßgeschneiderte Produkte und Dienstleistungen ermöglicht Sixt Privat- und Geschäftskunden je nach individuellem Anspruch passgenaue Mobilität, wobei der Shared-Mobility-Gedanke Kern des Produktangebots ist. Die 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 internationalen Wettbewerb (eine detaillierte Beschreibung des Geschäftsmodells und der Unternehmensstruktur findet sich im Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ im zusammengefassten Lagebericht).

Das grundlegende Prinzip des Sixt-Konzerns ist die Harmonisierung der gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnisse und die Erfüllung der globalen Nachhaltigkeitsziele. Der Kampf gegen den Klimawandel ist hierbei von oberster Priorität für den Sixt-Konzern. Hier steht die Reduktion der CO₂-Emissionen im

Mobilitätsbereich im Vordergrund, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zur Erreichung des 1,5-Grad-Ziels zu unterstützen.

1.2 RAHMEN DER BERICHTERSTATTUNG

Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene, zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerklärung von Sixt für das Geschäftsjahr 2021 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 Konzernerklärung 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 Konzernerklärung 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 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 und zeitgemäße

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 diese Plattform ermöglicht zusätzlich zum Carsharing-Angebot von Sixt die Einbindung von Partnerangeboten in das Sixt-Portfolio. So können Kunden 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 es, eine Dienstleistung und damit ein Mobilitätsprodukt zu konzipieren, das Kunden eine nachhaltige, überzeugende und attraktive Alternative zum eigenen Fahrzeug bietet. Denn die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen kann deren Auslastung erhöhen und gleichzeitig den Bedarf an Fahrzeugen insgesamt und damit auch das Verkehrsaufkommen und den korrespondierenden Flächenbedarf gerade in Städten verringern. Der optimierte Mobilitätsmix senkt damit die Emission von Treibhausgasen (siehe Abschnitt 3.2).



2.1 WESENTLICHKEIT

Motivation und Hintergrund

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung orientiert sich bei der Auswahl und Gewichtung der Themen am Prinzip der Wesentlichkeit. Zur Ermittlung der wesentlichen Themen führt Sixt regelmäßig eine Wesentlichkeitsanalyse durch. Als deren Grundlage werden die etablierten Managementsysteme für Qualität und Umwelt, ihre inhärenten Handlungsfelder und die abgeleiteten Maßnahmen genutzt. Im weiteren Prozess werden branchenrelevante Aspekte und Erkenntnisse aus der Analyse von Wettbewerbern und weiteren Vergleichsunternehmen einbezogen.

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?
- ⌘ **Stakeholderrelevanz:** 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

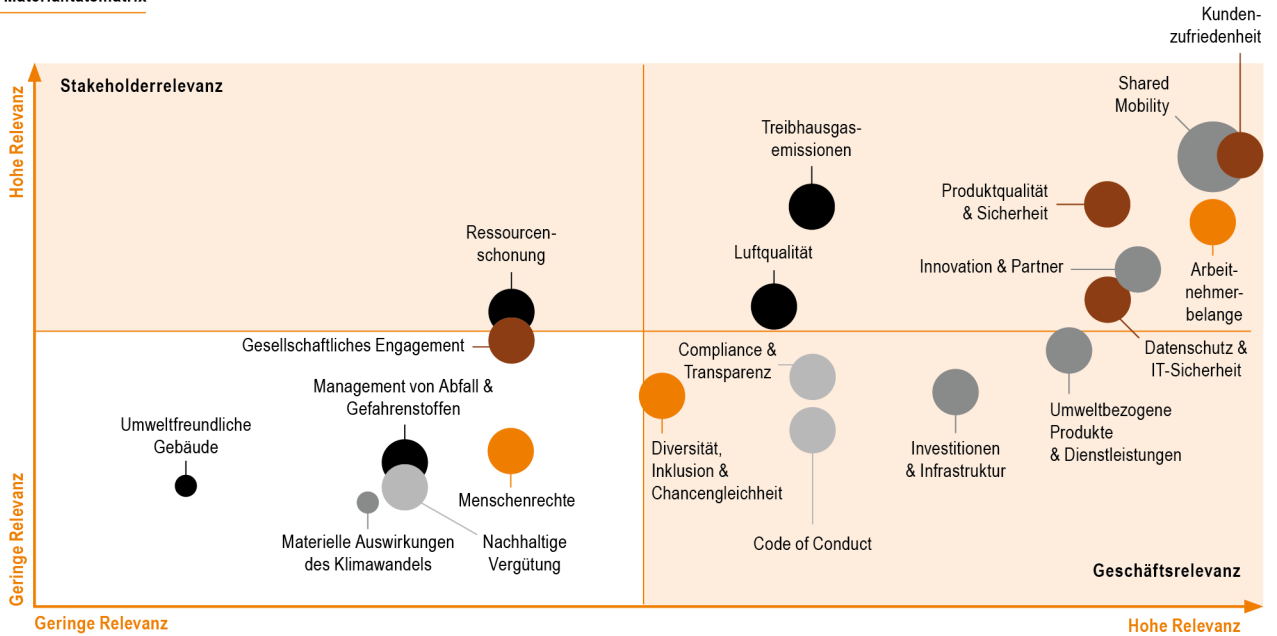
Im Rahmen von strukturierten Workshops und Abfragen bei den Fachabteilungen wurden die für Sixt relevanten wesentlichen Themen identifiziert und priorisiert. Ein dediziertes Projektteam koordinierte den gesamten Prozess. Die so ermittelten Analyseergebnisse wurden in wesentliche Handlungsfelder überführt und abschließend vom Finanzvorstand als für ESG verantwortliches Vorstandsmitglied validiert.

Für die Wesentlichkeitsanalyse wurden 17 interne Ansprechpartner aus 13 verschiedenen Unternehmensbereichen und 19 externe Ansprechpartner über sechs verschiedene Stakeholder-Gruppen hinweg ausgewählt. Dazu zählen die Anspruchsgruppen Privatkunden, Geschäftskunden, Investoren, Automobilhersteller und übrige Lieferanten. 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. Dementsprechend konnten die drei oben genannten Perspektiven Auswirkungsgrad, Stakeholderrelevanz und Geschäftsrelevanz ermittelt werden. Im Anschluss wurde eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt, um das Ergebnis zu visualisieren. Die 14 wichtigsten Themen werden in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellt.



Ergebnis und Implikationen der Wesentlichkeitsanalyse für Sixt

Materialitätsmatrix

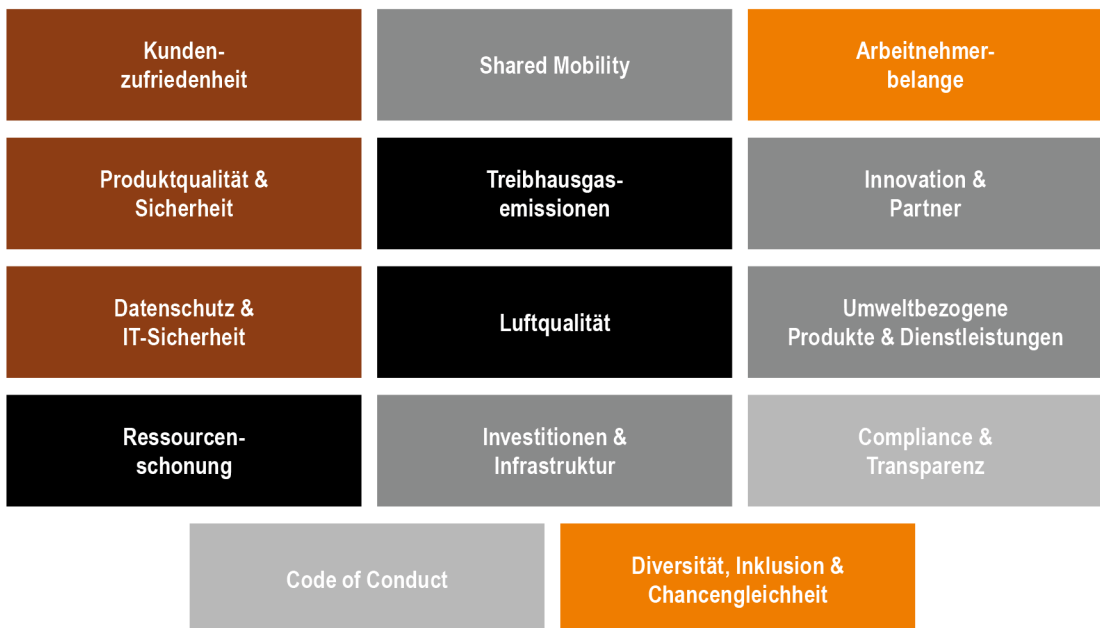


Potenziell materieller Bereich nach der Gesetzgebung

● Umweltbelange ● Sozialbelange ● Arbeitnehmerbelange ● Geschäftsmodell & Innovation ● Governance

Auswirkungsgrad: ○ hoch ○ leicht ○ gering

Aus der Materialitätsmatrix lassen sich diese Topthemen ableiten:





Diese wesentlichen Handlungsfelder sind für die Geschäftsentwicklung von besonderer Bedeutung und zeigen, in welchen Bereichen Sixt Schwerpunkte sieht. Durch die Wesentlichkeitsanalyse wurde ermittelt, 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 zur Einhaltung der Menschenrechte im Sixt-Konzern finden sich im Abschnitt „Corporate Governance und Compliance“ in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung. Sixt hat sieben wesentliche Handlungsfelder identifiziert, die den im CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz formulierten fünf nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet werden.

2.2 STRATEGIE UND MANAGEMENTANSATZ

Der strategische Ansatz von Sixt ist es, durch attraktive und flexible Mobilitätsangebote die Nachhaltigkeit des Unternehmens zu optimieren. Den weitestgehenden Effekt erreicht die Gesellschaft durch die Kombination von drei Fokuspunkten: 1. die Entwicklung von nachhaltiger urbaner Mobilität und Mobilitätsdienstleistungen, 2. der Einsatz von hocheffizienten nachhaltigen Fahrzeugen, 3. die konsequente Umsetzung von Konnektivität und Digitalisierung im Mobilitätsbereich.

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 auf die Anforderungen eines gesellschaftlich verantwortlichen Wirtschaftens ausrichtet sowie entsprechende Strategien und Programme festlegt. Eine im Jahr 2015 vom Vorstand verabschiedete und unterzeichnete Selbstverpflichtungserklärung

für „Health, Safety, Security, Sustainability and Environmental Protection“ dient Mitarbeitern im Sixt-Konzern als Richtschnur für nachhaltiges Handeln im Geschäftsalltag.

Die Umsetzung und Steuerung der Nachhaltigkeitsmaßnahmen sowie die Berichterstattung 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.

Um die Entwicklung der Nachhaltigkeitsmaßnahmen auch objektiv beurteilen zu können, arbeitet Sixt mit Rating-Agenturen zur 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.

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 Konzerns 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	
		Treibhausgasemissionen & Luftqualität	3.2
		Ressourcenschonung	3.3
Sozialbelange	§ 289c Abs. 2 Nr. 3	Kundenzufriedenheit	3.4
		- Produktqualität & Sicherheit	
		Datenschutz & IT-Sicherheit	3.5
Arbeitnehmerbelange	§ 289c Abs. 2 Nr. 2	Arbeitnehmerbelange	3.7
		- Diversität, Inklusion und Chancengleichheit	
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	§ 289c Abs. 2 Nr. 5	Corporate Governance, Compliance & Transparenz	3.8
		- Code of Conduct	
Achtung der Menschenrechte	§ 289c Abs. 2 Nr. 4	Im Sinne des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes für Sixt formal kein wesentliches Handlungsfeld	-

3.1 SHARED MOBILITY

Die Zukunft der klimafreundlichen und ressourcenschonenden Fortbewegung liegt in der Shared Mobility. Sixt versteht unter diesem Begriff sowohl eine intensivere 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.

Dieser Ansatz basiert auf mehreren Überlegungen. Ein Großteil der gerade in Privathaushalten gehaltenen Fahrzeuge wird nicht oft oder sogar nur selten genutzt. Dennoch können oder wollen diese Haushalte auf ein eigenes Fahrzeug und die damit verbundene individuelle Mobilität nicht verzichten. Um sich diesen Freiheitsgrad zu erhalten, wird dann zu vergleichsweise hohen Kosten ein Fahrzeug angeschafft. Würden sich nun mehrere Haushalte eine in Summe geringere Zahl an Fahrzeugen teilen, wäre dies mit einem wirtschaftlichen Vorteil für diese Haushalte und einem deutlich geringeren Ressourcenbedarf zur Herstellung der Fahrzeuge verbunden. Dieser Effekt könnte nochmals verstärkt werden, wenn Haushalte für eine bestimmte Wegstrecke mit geringem Aufwand eine unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten jeweils passgenaue Zusammenstellung unterschiedlicher Verkehrsträger auswählen könnten – zum Beispiel die Kombination von öffentlichem Verkehrsmittel mit Transferdiensten statt Zurücklegen der gesamten Strecke mit dem eigenen Fahrzeug. Der

daraus resultierende einzel- wie gesamtwirtschaftliche Nutzen wäre weitaus höher als der Nutzen aus der heutigen Form der Mobilität.

In diesem Szenario versteht Sixt unter Shared Mobility den Leitgedanken, seinen Kunden die Freiheit zu bieten, weltweit flexibel mobil zu sein, ohne ein eigenes Fahrzeug („Individual Mobility“) zu besitzen. 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. Damit bietet Sixt als Mobilitätsanbieter die Chance, die Zahl der sich im Eigenbesitz befindlichen Fahrzeuge weltweit zukünftig signifikant zu reduzieren und erhebliche Mengen an Treibhausgasen einzusparen.

Umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen

Die Fahrzeugflotte von Sixt umfasste im Jahr 2021 durchschnittlich rund 125.300 Fahrzeuge. Davon waren etwa 8,8 % rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge (E-Fahrzeuge), Plug-in-Hybride und Mild-Hybride. Im Vorjahr betrug der Anteil 3,3 %. Damit ist nicht nur die Anzahl der eingesetzten elektrifizierten Fahrzeuge deutlich 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 für SIXT share auf E-Fahrzeuge umgestellt werden.



Flottenstärke	2021	2020	2019
Durchschnittliche Fahrzeugzahl von Sixt	125.300	113.800	138.300
Anteil rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Mild-Hybride	8,8 %	3,3 %	1,4 %

Sixt hat auch im Jahr 2021 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 emissionsfreiem Fahren. Das bedeutet: Sobald sich ein erhöhter Bedarf nach E-Fahrzeugen abzeichnet, wird Sixt diese Entwicklung 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 Engpässen/fehlenden Möglichkeiten „in der Fläche“ eingeschränkt, nicht aber aufgrund zu weniger Ladepunkte im Steuerungsbereich von Sixt. Gegenwärtig fehlen ausreichende Detailinformationen aus dem Tagesgeschäft, 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. Gegenwärtig erscheint nur sicher, dass in der Europäischen Union ab dem Jahr 2035 alle neu zugelassenen Fahrzeuge emissionsfrei unterwegs sein sollen.

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. Bei steigender Nachfrage der Kunden nach dieser Fahrzeugkategorie wird Sixt umgehend mit einer entsprechenden Erhöhung des Angebots reagieren. Vor dem Hintergrund dieser nur schwer prognostizierbaren Marktentwicklung kann Sixt derzeit keine konkreten Reduktionsziele setzen, deren Erreichen von Sixt nur in einem geringen Umfang beeinflussbar sind. Sixt wird allerdings mit verschiedenen Maßnahmen darauf hinarbeiten, den durchschnittlichen Normver-

brauch der Flotte stetig zu verringern. Konkretere Ziele werden definiert, sobald die wirtschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen hierfür vorliegen.

Zielsetzungen:

- \\ Sixt wird den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge noch vor dem Jahr 2035 zu Lasten der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor im Zeitablauf erheblich erhöhen.
- \\ Bis zum Ende des Jahrzehnts wird Sixt hinsichtlich aller direkter Treibhausgaskategorien, die aus der eigenen Geschäftstätigkeit resultieren, und aller indirekter Treibhausgaskategorien, die aus der Erzeugung der von Sixt beschafften Energie resultieren (leistungsgebunden), klimaneutral wirtschaften.
- \\ Sixt wird bis zum Jahr 2035 die Voraussetzung für einen CO₂-neutralen Geschäftsbetrieb in den europäischen Corporate Ländern schaffen.

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

Sixt plant, bis zum Jahresende 2022 voraussichtlich den überwiegenden Teil der Sixt-Stationen in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit Ladelösungen ausgestattet zu haben; in Frankreich und Italien arbeitet Sixt ebenfalls auf dieses Ziel hin.

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 2021 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 Reduktion der durchschnittlichen Luftschadstoffe	Erneuerung der Fahrzeugflotte mit Fokus auf möglichst emissionsarme Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen (direkt und indirekt) • CO₂-Emissionen (Scope 1-3) • Ø CO₂-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. So lag auch im Jahr 2021 trotz Vertragsverlängerungen die Haltedauer deutlich unter 12 Monaten. Die

Anzahl der Fahrzeuge mit elektrischen oder hybriden Antrieben und jene Fahrzeugmodelle mit einer höheren Energieeffizienz nimmt in der Sixt-Flotte außerdem kontinuierlich zu.

Im Berichtsjahr 2021 konnte Sixt seinen internationalen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß pro Fahrzeug im Gesamtkonzern (gemessen in g CO₂/km) senken.

CO ₂ -Emission aller Fahrzeuge gemäß Normverbrauch in Sixt Corporate Ländern	2021	2020
Ø Treibhausgasemission der Sixt-Fahrzeugflotte	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 prägnanter 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.

gegenüber dem deutschen Strommix summiert hat. Die Sixt-Unternehmenszentrale sowie die Sixt-Standorte in Deutschland wurden auch im Jahr 2021 ausschließlich mit aus erneuerbaren Energiequellen produziertem Strom („Grünstrom“) versorgt (siehe Abschnitt 3.3).

Sixt erzeugt selbst Strom in Erneuerbare-Energien-Anlagen und speist diese Energie in das öffentliche Stromnetz ein. Hierdurch leistet Sixt einen Beitrag zum Klimaschutz, der sich im Berichtsjahr 2021 auf Einsparungen von 1.986.718 kg CO₂

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). Der Strom wurde vollständig aus regenerativen Energiequellen („Grünstrom“) bezogen. 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 %.

Neben der Verbesserung der Energieeffizienz hat Sixt sich zum Ziel gesetzt, seinen Wasserverbrauch kontinuierlich zu optimieren. Wassersparmaßnahmen sind nicht nur in der Unternehmenszentrale durchgeführt worden, sondern auch an Vermietstationen mit angeschlossener Waschanlage. In den Jahren der Corona-Maßnahmen, 2020 und 2021, ist die

genutzte Wassermenge pro Mitarbeiter in der Unternehmenszentrale deutlich zurückgegangen, und zwar von jährlich etwa 7,9 m³ pro Mitarbeiter in 2019 auf etwa 3,5 m³ pro Mitarbeiter in 2021. Dabei wirkte sich die vermehrte Nutzung von Homeoffice positiv auf diese Entwicklung aus. Unabhängig davon werden weitere Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung geprüft. 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.

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



Sixt stellt zudem konsequent den Druck und Versand von Mietverträgen und Rechnungen auf elektronischen Dokumentenversand um. So hat Sixt bereits im Geschäftsjahr 2019 in Deutschland den Druck und Versand von Mietverträgen auf Papier weitgehend eingestellt. Ausnahmen betreffen zum Beispiel explizite Kundenwünsche nach Papierform oder Prozesse, für die ein Mietvertrag oder Rechnung auf Papier notwendig sind.

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 (unzufrieden) 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.

Die weltweite Kundenzufriedenheit im Mietwagengeschäft von Sixt, der „Customer Excitement Score“ (CES), erreichte im Jahr 2021 einen Durchschnittswert von 4,38 Punkten auf der Skala von eins bis fünf. Damit lag der Wert leicht unter den Werten der beiden Vorjahre. Die Entwicklung ist auf zwei Einflussfaktoren zurückzuführen. Zum einen standen nicht immer in vollem Umfang die jeweils gewünschten Fahrzeuge zur Verfügung, weil Sixt während des Nachfrageeinbruchs in den Corona-Jahren 2020 und 2021 den Fuhrpark signifikant verringern musste. Zum anderen führte der genannte Effekt in manchen Fahrzeugkategorien zu vorübergehenden Preisanhebungen. Beides führte zu einer geringfügig schwächer eingestuften Zufriedenheit seitens der Kunden.

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

Die höchste Zufriedenheit erreichte Sixt in Frankreich mit 4,45 Punkten. Im Zuge der Marktnormalisierung und Stabilisierung der Kundennachfrage nach Fahrzeugen dürften die Zufriedenheitswerte ab dem Jahr 2022 wieder steigen und das Bestreben von Sixt spiegeln, 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 und durchlaufen festgelegte Wartungen. Alle Stationen führen regelmäßig Betriebs- und Verkehrssicherheitsprüfungen durch. Je nach Fahrzeugtyp verfügen die Fahrzeuge über moderne Assistenzsysteme wie zum Beispiel automatische Abstands- und Spurhaltefunktionen, Tot-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.

3.5 IT-SICHERHEIT UND DATENSCHUTZ

Die Sixt SE ist sich ihrer Verantwortung bezüglich des Schutzes von Kunden- und Geschäftspartnerdaten bewusst. Sixt hat daher organisatorische und technische Maßnahmen etabliert, um die Betriebssicherheit der Systeme ihrer Informationstechnologie (IT), der Produkte und der Kundendaten umfassend zu schützen. Nichtsdestotrotz registrierte auch Sixt im Jahr 2021 wieder zahlreiche Angriffe auf seine IT-Systeme. Die Zahl solcher sogenannten Cyber-Angriffe folgte dem allgemeinen, branchenübergreifenden Trend der stetigen und vermehrt gezielten Zunahme von Attacken Dritter auf die IT-Systeme von Unternehmen, entweder nur um Schaden anzurichten oder um Daten auszuspähen und diese zu monetarisieren. Sowohl die Anzahl als auch die Varianten und die Komplexität der Angriffe ist gestiegen; dies erfordert eine stete



Verbesserung der Abwehrmaßnahmen. Bei Sixt kam es infolge dieser Angriffe zu keinen nennenswerten Schäden oder Beeinträchtigungen.

Die Sixt Information Security Organisation überwacht und analysiert die Angriffe, leitet Risiken und Maßnahmen ab und setzt sie anschließend um. Die entsprechenden Schritte sind in einer Sicherheitsrichtlinie zusammengefasst. Sixt hat organisatorische und technische Maßnahmen initiiert, um die Betriebssicherheit der IT-Systeme, 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, um Cyber-Angriffe abzuwehren. Zudem investiert Sixt in zukunftssichere und moderne Technologien, um damit die Betriebs- und Datensicherheit ständig zu optimieren.

Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören unter anderen die unternehmensweit gültigen Informationssicherheitsrichtlinien (Information Security Policies) sowie regelmäßige Audits und Schulungen (Security-Awareness-Trainings) für die Mitarbeiter. Die 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.

Die gleiche Sorgfalt lässt Sixt beim Datenschutz walten, denn auch hier nimmt Sixt seine Verantwortung bezüglich des Schutzes von Kunden- und Geschäftspartnerdaten ohne Einschränkungen wahr. Der Sixt SE sind keine Vorfälle bekannt, in welchen Daten unberechtigt abgezogen wurden. Auch kam es zu keinen den Behörden meldepflichtigen Datenschutzverletzungen. Angriffe, bei denen Externe mit an anderer Stelle widerrechtlich erlangten Kundendaten (Namen, Passwörter) bei Sixt Zugriff auf die entsprechenden Kundenkonten nehmen wollten, wurden vom Sixt-Sicherheitssystem mit zahlreichen Plausibilisierungsprüfungen erfolgreich abgewehrt. Eine weitere Maßnahme ist die kontinuierliche tätigkeitsbezogene Schulung unserer Mitarbeiter hinsichtlich der Datenschutzvorschriften.

3.6 SOZIALES ENGAGEMENT

Der Regine Sixt Kinderhilfe e.V. wurde bereits 2000 gegründet und im Jahr 2010 in die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung umgewandelt. Stiftungszweck ist die weltweite Verbesserung der Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen in Hinblick auf ihre medizinische Versorgung, die Hilfe bei schwererkrankungen und -verletzungen, die Verbesserung ihrer allgemeinen Gesundheitsbedingungen sowie ihres Lebensumfeldes einschließlich ihrer Bildung. Demgemäß engagiert sich die Stiftung in den vier Bereichen Gesundheit, Fürsorge, Not-hilfe und Bildung. Sie wurde weltweit bekannt unter dem Namen „Tränchen Trocknen“ und „Drying Little Tears“.

Die Verwaltung der Stiftung setzt sich zusammen aus dem Vorstand, mit Regine Sixt als Vorstandsvorsitzender und den Vorständen Alexander Sixt, Konstantin Sixt, Dr. Julian zu Putlitz und Dr. Andrew Mountstephens, sowie dem Stiftungsbeirat Prof. Dr. Marcus Englert, Dr. Brigitte Mohn, Dr. Daniel Terberger, Prof. Dr. Peter Biberthaler sowie internationalen, ehrenamtlichen Kuratoriumsmitgliedern. Die Stiftung ist das offizielle Corporate Social Responsibility (CSR)-Programm der Sixt SE weltweit. Zwischenzeitlich ist sie ein fester Bestandteil der Sixt Unternehmenskultur und hilft überall dort, wo Sixt präsent ist – also in über 100 Ländern.

Bis zum heutigen Tag wurden 220 Projekte verwirklicht: Im Bereich Gesundheit stechen besonders das Engagement in den Hadassah Medical Care Centers in Mount Scopus und Ein-Karem in Israel, dem Dr. von Haunerschen Kinderhospital in München, der Charité in Berlin, dem Alder Hey Children's Hospital in Liverpool, dem Hôpital Robert Debré in Paris und seit über 20 Jahren für das Schwabinger Krankenhaus in München im Rahmen der Krebstherapie hervor.

Ein weiteres besonderes Projekt ist die Zusammenarbeit mit der GFAOP (Groupe Franco-Africain d'Oncologie Pédiatrique), durch die die Stiftung inzwischen in mehreren Krankenhäusern in Afrika aktiv mitwirkt. Daycare Schools in Kapstadt und Durban, die Zusammenarbeit mit dem Waisenhaus München sowie einem Kinderheim in Tansania sind daneben Beispiele für Projekte, die im Bereich Fürsorge realisiert wurden.

Im Bereich Bildung unterstützt die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung derzeit den Ausbau einer Schule für Kinder mit Behinderung in Palma de Mallorca. Kinder für klassische Musik zu begeistern ist das Ziel, welches mit der Organisation Sulamot in



Israel sowie der Unterstützung der Musikschule und der Musikfestspiele von Montepulciano realisiert wird.

Im Bereich der Nothilfe versorgte die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung zusammen mit Sixt USA nach dem Ausbruch des Vulkans La Soufrière Kinder mit notwendigen Hilfsmitteln. Nach der Flutkatastrophe im Swisttal wurde eine Kindertagesstätte wieder aufgebaut.

Aktuell liegt der Schwerpunkt der Arbeit der Stiftung darauf, den Kindern aus der Ukraine Unterstützung zu leisten, so z. B. mit Hilfstransporten, Lebensmittelpenden sowie mit der Beförderung von Flüchtlingen aus der Ukraine und daran angrenzenden Gebieten – dies mit der umfangreichen Unterstützung der an den Grenzen befindlichen Sixt-Länder und zahlreicher Sixt-Mitarbeiter.

Bei der Umsetzung der Projekte arbeitet die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung eng mit führenden Hilfsorganisationen wie Malteser Hilfsdienst, Johanniter Unfallhilfe, Habitat for Humanity, Don

Bosco, Jerusalem Foundation sowie zahlreichen weiteren Organisationen vertrauensvoll zusammen.

Die Sixt-Gruppe hat darüber hinaus schon seit Jahren einen „Drying Little Tears Day“ eingerichtet. Dies ist ein Projekttag, der es allen interessierten Sixt-Mitarbeitern ermöglicht, sich in ihrer Arbeitszeit einen Tag pro Jahr für die Unterstützung von Kinderhilfsprojekten zu engagieren.

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

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.

Talentförderung geht Hand in Hand mit der Weiterentwicklung von fachlicher, persönlicher und digitaler Kompetenz. Sixt intensiviert daher bedarfsgerecht die Anzahl international standardisierter Weiterbildungs- und Onboarding-Maßnahmen, welche darauf ausgerichtet sind, die Leistungen im Arbeitsalltag sicherzustellen und kontinuierlich zu verbessern. Um das Entwicklungsangebot trotz der durch die Coronapandemie veränderten Rahmenbedingungen zu garantieren, sind sämtliche Lernformate digital verfügbar. Das Schulungsangebot richtet sich an Mitarbeiter aller Hierarchiestufen und deckt einen breiten Themenkatalog ab.



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	/.

Mitarbeiterumfrage

Auch im Berichtsjahr 2021 führte Sixt eine Zufriedenheitsumfrage unter allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch. Teilgenommen hatten 68 % aller weltweit Beschäftigten. Im Ergebnis äußerten sich im ersten Halbjahr 82 % der Befragten zufrieden bis sehr zufrieden und würden Sixt als Arbeitgeber weiterempfehlen. Im zweiten Halbjahr konnte diese Zahl sogar noch auf 88 % gesteigert werden. Zu diesem überaus positiven Ergebnis dürften gleich mehrere Gründe beigetragen haben. Beispielsweise bietet Sixt verschiedene Arbeitszeitmodelle an und zudem die Möglichkeit für mobiles Arbeiten. Mitarbeiter in der Zentrale und in Verwaltungsfunktionen sowie Führungskräfte arbeiten auf Basis von Vertrauensarbeitszeit mit der Möglichkeit, im Jahr 2021 die Hälfte ihrer Tätigkeit als mobiles Arbeiten zu leisten. Alle anderen Mitarbeiter im Geschäftsbereich Mobility erfassen ihre Arbeitszeit. Die Arbeitskonzepte „Mobile Work“ und das „Working Abroad“, d. h. die Möglichkeit, von zu Hause und auch aus dem Ausland zu arbeiten, sollen im Jahr 2022 weiter ausgebaut werden.

Gesundheit und Sicherheit

Sixt hat ein Komitee zur Gesundheit und Arbeitssicherheit eingerichtet. Diese sogenannte EHS-Taskforce (**E**mployee **H**ealth and **S**ecurity) hat die Aufgabe, 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. Aus den entsprechenden Gefährdungsbeurteilungen werden individuell angepasste Betriebsanweisungen abgeleitet. In diesen Prozess fließen auch alle Meldungen zu Unfällen und Beinaheunfällen ein. Sixt bildet seine Mitarbeiter zu Ersthelfern, Brandschutz Helfern 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 sind.

Anti-Corona-Maßnahmen

Wie im Jahr 2020 hat Sixt auch im Berichtsjahr 2021 ein umfangreiches Programm zum Umgang mit der Coronapandemie realisiert. Um die Folgen der Anti-Corona-Maßnahmen und die entsprechenden psychischen Belastungen der Belegschaft abzufedern, wurden zahlreiche Maßnahmen initiiert. Eine spezielle unternehmensinterne Einsatzgruppe war täglich 24 Stunden erreichbar, um auf vorhersehbare ebenso wie unvorhersehbare Ereignisse und Entwicklungen jederzeit reagieren zu können. Ein breit angelegtes Kommunikations- und Informationskonzept informierte die Belegschaft zeitnah, umfassend und objektiv über die jeweilige Situation und anstehende Maßnahmen. Das Sixt-Intranet bietet vielfältige Dialogmöglichkeiten zum Austausch der Mitarbeiter untereinander.

Zudem wurden effektive Maßnahmen zum Infektionsschutz getroffen, die unter anderem eine schnelle Identifizierung enger betrieblicher Kontakte und eine präventive Freistellung zur Unterbrechung von Infektionsketten, zusätzliche kostenlose Corona-Tests zum per Erlass vorgegeben Kontingent, Kontaktreduzierung am Arbeitsplatz durch zügiges Einführen einer Mobile-Work-Regelung umfassen. Hinzu kamen unternehmensinterne Impfkampagnen für Mitarbeiter und Angehörige sowie Schulungen durch Arbeitsmediziner zum Thema „Infektionsschutz im Betrieb“.

Schulung und Weiterbildung

Von besonderer Bedeutung ist bei Sixt auch das Schulungs- und Weiterbildungsangebot. Im Jahr 2021 haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (100 %) an mindestens einer



Weiterbildungsveranstaltung teilgenommen. Insgesamt wurden 66.729 Schulungsstunden gegeben, davon 43.813 Stunden im Rahmen von eLearning-Programmen und 22.916 Stunden im Rahmen von Workshops. Bei einer durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 6.399 im Jahr 2021 wurden damit 10,4 Fortbildungsstunden pro Mitarbeiter gegeben.

Beruf und Familie

Sixt zeigt große Flexibilität hinsichtlich der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Im Jahr 2021 befanden sich in Europa 5,4 % der weiblichen Mitarbeiter und 2,0 % der männlichen Mitarbeiter in Elternzeit.

Diversität, Inklusion und Chancengleichheit

Die Sixt SE stellt den jeweils besten Kandidaten für die jeweils zu besetzenden Positionen ein. Bei gleichen Qualifikationen wird auf die Vergrößerung der Diversität geachtet, die Sixt als einen wichtigen Erfolgsbaustein ansieht aufgrund der vielseitigeren Erfahrungen, Expertisen und kreativeren Ansätze. 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. Künftig soll bei Sixt ein eigenständiges Team „Diversität & Inklusion“ die Vielfältigkeit der Belegschaft vergrößern.

Personalstruktur Sixt weltweit im Jahr 2021

Geschlechterquote	Frauen: 45 %	Männer: 55 %
Alter der Mitarbeiter	bis 30 Jahre	37 %
	31 bis 50 Jahre	53 %
	über 50 Jahre	10 %
Durchschnittsalter	34,7 Jahre	
Anzahl der Nationalitäten der Sixt-Mitarbeiter (ohne USA, wo die Erfassung von Nationalitäten aus rechtlichen Gründen eingeschränkt ist)	101	

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.

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 Besoldungsgruppen und Arbeitsplatzprofile abgeglichen. Sollten sich hierbei signifikante Abweichungen nach unten ergeben, schließt Sixt diese Lücken.



Führungskräftestruktur Sixt weltweit¹

Geschlechterquote (V-1 und V-2)		Frauen: 28 %	Männer: 72 %
Alter der Führungskräfte	bis 30 Jahre		1 %
	31 bis 50 Jahre		84 %
	über 50 Jahre		15 %
Durchschnittsalter			42,2 Jahre
Anzahl der Nationalitäten der Sixt-Führungskräfte			10

¹Angaben für die beiden Führungskräfteebenen 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.

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“. Auch im Berichtsjahr 2021 wurden Sixt keine Ereignisse oder Vorwürfe bekannt, die Diskriminierung oder Belästigung zum Gegenstand gehabt hätten.

3.8 CORPORATE GOVERNANCE, COMPLIANCE & TRANSPARENZ

Relevante Geschäftsvorfälle werden regelmäßig auf mögliche Verdachtsmomente von Bestechung und Korruption unter-

sucht. Im Rahmen des Compliance-Managements werden die Mitarbeiter ebenso wie Franchise- und Agenturpartner zu entsprechendem Verhalten aufgefordert und dahingehend geschult. Um ein gesetzeskonformes Verhalten der Mitarbeiter so weit als möglich sicherzustellen, hat Sixt ein angemessenes Compliance-Management-System installiert und sich eine Compliance-Richtlinie gegeben. Den Erhalt, die Kenntnisnahme und das Verständnis dieser Richtlinie haben alle Mitarbeiter schriftlich bestätigt. Außerdem verfolgt Sixt – unabhängig von der formalen, schriftlichen Fixierung – die Philosophie einer gelebten Compliance-Kultur. Schließlich überwacht ein Compliance-Koordinator das Compliance-konforme Verhalten in sogenannten Grenzfällen und hält dies schriftlich fest. Um ein nicht Compliance-konformes Verhalten bei Zulieferern auszuschließen, ergänzt Sixt in den Einkaufsrichtlinien und Verträgen entsprechende Klauseln. Online-Schulungen für die Mitarbeiter zu aktuellen Compliance-Themen und zu korrektem ethischen Verhalten runden das Compliance-Programm von Sixt ab.



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

Im Jahr 2021 wurde der Sixt-Konzern (außer die Region USA und der Bereich Informationstechnologie) hinsichtlich seiner Organisation und Leistung in den Bereichen Qualitätsmanagement (ISO 9.001) und Umweltmanagement (ISO 14.001) erfolgreich auditert und zertifiziert.

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 sich Sixt über mögliche Gefahren aus Nachhaltigkeitssicht in der

Wertschöpfungskette informiert. 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 Lieferzuverlässigkeit, sondern auch nach den Nachhaltigkeitskriterien Menschenrechte und Arbeitsrechte bei den jeweiligen Lieferanten.

Im Jahr 2021 hat Sixt mehr als 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 Managementsysteme 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 14.001 zertifizieren lassen.

Sixt arbeitet gegenwärtig an den geeigneten Programmen und Maßnahmen, um bei Inkrafttreten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) am 1. Januar 2023 dessen Anforderungen vollumfänglich gerecht zu werden.



Gleiches gilt auch für den Bezug von sonstigen Produkten (keine Fahrzeuge) und Dienstleistungen. Rund 55 % dieser Einkäufe kamen im Jahr 2021 aus Ländern der Europäischen Union, weitere 6 % aus europäischen Nicht-EU-Ländern und 30 % aus außereuropäischen Industrieländern. Hier ist – bei eingeschränktem Prüfungsumfang bei Sixt – das Risiko von Umweltschutz-, Menschenrechts- und Arbeitsrechtsverletzungen seitens der Lieferanten sehr gering. Nur 9 % seiner Einkäufe bezog Sixt aus außereuropäischen Nicht-Industrieländern; hier wurden bei häufigeren Stichproben ebenfalls keine Verdachtsfälle hinsichtlich vorgenannter Verletzungen aufgedeckt.

Verhaltenskodizes

Der Erfolg von Sixt beruht nicht nur auf der Geschäftspolitik des Konzerns, sondern auch auf der Einhaltung moralischer und ethischer Standards, auf Integrität und auf dem Vertrauen, das Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner dem Konzern entgegenbringen. Dieses Vertrauen kann nur gewonnen und bewahrt werden, wenn sich sämtliche Mitarbeiter an Recht und Gesetz und an die hohen Verhaltensstandards von Sixt halten. Auch Franchise- und Agenturpartner stehen in einer vergleichbaren Pflicht, da sie für Außenstehende als Repräsentanten von Sixt wahrgenommen werden. Sixt hat sich zum Ziel gesetzt, Mitarbeiter sowie Franchise- und Agenturpartner regelmäßig für das Thema Compliance zu sensibilisieren.

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. Sixt verpflichtet sich als Organisation, seine einzelnen Mitarbeiter und die wesentlichen Geschäftspartner über den Code of Conduct ausdrücklich zu ethischem, sozial angemessenem und integrem Verhalten anzuhalten. Der Kodex regelt das Verhalten 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.

Der Code of Conduct beschreibt darüber hinaus verschiedene Meldewege für Hinweisgeber (Whistleblower) hinsichtlich Regelverletzungen; auch eine entsprechende vertrauliche Meldung ist möglich. Dies umfasst die Institution eines externen Ombudsmanns. Falls Mitarbeiter Compliance-Verstöße melden möchten, dient ihnen der Ombudsmann als zusätzliche

Anlaufstelle neben den internen Meldewegen über den Vorgesetzten und den Compliance Officer. Der Compliance Officer steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und berät sowie unterstützt diesen hinsichtlich präventiver Maßnahmen. Die Einhaltung aller Gesetze und die Beachtung des Code of Conduct werden in allen Gesellschaften des Konzerns weltweit regelmäßig kontrolliert.

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-Korruptionsvorgaben. 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.

Wettbewerbswidriges Verhalten

Sixt hat seine Führungskräfte und Mitarbeiter dazu verpflichtet, sich an die Regeln und Gesetze zu halten, die das Arbeiten, das Miteinander und die Kooperation mit anderen bestimmen. Zu diesem Zweck hat die Unternehmensleitung auf der Grundlage der Unternehmensziele geeignete Grundsätze, Regeln und Vorschriften festgelegt, die von der Compliance-Abteilung erarbeitet, umgesetzt und überprüft werden. Dazu gehören etwa die einschlägigen Datenschutzvorschriften, das Insiderregister mit den entsprechenden Belehrungen derjenigen, die darin aufgeführt sind, Regelungen und Vorschriften zur Annahme von Geschenken, zur Verhinderung von Korruption oder auch die Einrichtung von Whistleblower-Mechanismen.

4. EU-TAXONOMIE

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.

Erstmalige Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2021

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 nennt die wichtigsten Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, im Folgenden „KPIs“) in Bezug auf Umsatzerlöse, Investitionsausgaben („CapEx“) und Betriebsausgaben („OpEx“), die Sixt offenlegen muss.

Ein weiterer delegierter Rechtsakt regelt die Offenlegungspflichten nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung. Die im delegierten Rechtsakt festgelegten Regeln ermöglichen es Unternehmen, die technischen Bewertungskriterien in quantitative wirtschaftliche Leistungsindikatoren – die KPIs – zu überführen, die veröffentlicht werden.

Sixt macht von den Erleichterungsvorschriften nach Artikel 10 der delegierten Verordnung zu Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung für das Geschäftsjahr 2021 Gebrauch. Danach ist zunächst nur über unsere taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten in Zusammenhang mit den ersten zwei Umweltzielen zu berichten. Die Berichterstattung über taxonomiekonforme Aktivitäten ist nach den geltenden Erleichterungsvorschriften nicht erforderlich.

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe,

die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden.

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Sixt hat im Geschäftsjahr 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

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. Im Rahmen dieser Tätigkeiten steht für uns insbesondere der Klimaschutz im Vordergrund. Das Umweltziel der Anpassung an den Klimawandel ist dabei von geringerer Bedeutung. Wir ordnen unsere Tätigkeiten daher dem Klimaschutz zu, da eine Doppelzählung für beide Umweltziele nicht zulässig ist.

Ermittlung der Taxonomie-Kennzahlen

Die Ermittlung der Taxonomie-Kennzahlen und die Berichterstattung über die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten von Sixt erfolgt gemäß der Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2020/852. Die zu ermittelnden Kennzahlen sind die Anteile taxonomiefähiger Umsatzerlöse, Investitions- sowie Betriebsausgaben.

Doppelzählungen werden bei der Ermittlung der Umsatzerlöse-, Investitions- und Betriebsausgaben-Kennzahlen durch das Heranziehen von Buchhaltungsdaten vermieden.

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 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 Wirtschaftstätigkeiten erzielt, haben wir in einem ersten Schritt 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 Wirtschaftstätigkeiten wurden die Nettoumsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2021 (Zähler) ermittelt und ins Verhältnis zu den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlösen von Sixt (Nenner) gesetzt.

Siehe Gewinn- und Verlustrechnung (Umsatzerlöse)

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, Paragraf 73, Buchstabe (e), Ziffer (i) und Ziffer (iii), IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte, Paragraf 118, Buchstabe (e), Ziffer (i), IAS 40 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Paragraf 76, Buchstaben (a) und (b) (für das Modell des beizulegenden Zeitwerts), IAS 40 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Paragraf 79(d), Ziffern (i) und (ii) (für das Anschaffungskostenmodell), IAS 41 Landwirtschaft, Paragraf 50, Buchstaben (b) und (e) und IFRS 16 Leasingverhältnisse, Paragraf 53, Buchstabe (h) verbucht werden.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben können sich auf Vermögenswerte oder -prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, oder Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind oder sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird.

Zur Bestimmung der taxonomiefähigen Investitionsausgaben von Sixt haben wir in einem ersten Schritt die Zugänge im

Berichtsjahr daraufhin analysiert, welcher Anteil davon in Zusammenhang mit den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten 6.5 und 6.6 steht. Der wesentliche Teil unserer 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 unseren 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 Investitionsausgaben mithilfe geeigneter Allokationsschlüssel auf Basis von Kostenstellen ermittelt. 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.

Siehe Anhang: Anlagenspiegel (Zugänge) + Zugänge der Vermietfahrzeuge (Anhang 4.17)

Investitionsausgaben, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind, lagen im Berichtsjahr nicht vor.

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 sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen. Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben können sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, oder Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind, oder sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und auf einzelne Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treib-



hausgasen gesenkt wird, sowie auf einzelne Gebäudesanierungsmaßnahmen.

Zur Bestimmung der taxonomiefähigen Betriebsausgaben von Sixt haben wir in einem ersten Schritt die Aufwendungen im Berichtsjahr daraufhin analysiert, welcher Anteil davon sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten 6.5 und 6.6. verbunden ist (Zähler). Dies waren im Wesentlichen Aufwendungen für Wartung und Reparatur sowie Leasingaufwendungen. Bei nicht eindeutig zuordenbaren Aufwendungen wurden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben mithilfe geeigneter Allokationsschlüssel auf Kostenstellenbasis ermittelt. Die so ermittelten

taxonomiefähigen Betriebsausgaben wurden zu den gesamten von der Taxonomie erfassten Betriebsausgaben (Nenner) ins Verhältnis gesetzt.

Betriebsausgaben, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten sind, oder sich auf den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen beziehen, durch die die Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird, lagen im Berichtsjahr nicht vor.

Ausweis der EU-Taxonomie-Kennzahlen	Maßnahmen	Leistungsindikator	
	gesamt in Mio. Euro	Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten	Anteil der nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten
Umsatzerlöse	2.284	97 %	3 %
Investitionsausgaben	3.913	99 %	1 %
Betriebsausgaben	298	95 %	5 %

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 ein Bericht erstattet, der folgende Schlusserklärung des Vorstands 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 Gesellschaft 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 2021 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 20. März 2020 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (nachfolgend „Kodex“) 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.

Hinsichtlich der Vergangenheit gilt die zuletzt im Juni 2021 veröffentlichte Aktualisierung der Entsprechenserklärung von Dezember 2020. Hierin wurden Abweichungen von den Empfehlungen C.2 (Altersgrenze Aufsichtsrat), C.10 (Unabhängigkeit hinsichtlich des Aufsichtsratsvorsitzenden), D2 bis D5 sowie D11 (Ausschüsse des Aufsichtsrats) sowie G1, G2, G7 und G10 (Vergütung des Vorstands) erklärt und begründet.

Pullach, 22. Dezember 2021

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat

Zielgrößen gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Nach den Bestimmungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Erstes Führungspositionen-Gesetz – FüPoG I) wurden in der Sixt SE für den Anteil weiblicher Mitglieder im Aufsichtsrat und Vorstand sowie in den ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands folgende Zielgrößen festgelegt.

Vom Aufsichtsrat wurden zuletzt am 30. Juni 2017 die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand der Sixt SE auf jeweils 0% mit einer Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2022 festgelegt. Zum 31. Dezember 2021 waren diese Zielgrößen erfüllt. Weder Aufsichtsrat noch Vorstand wiesen zum 31. Dezember 2021 ein weibliches Mitglied auf.

Der Vorstand hat am 30. Juni 2017 die Zielgrößen für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 15% und für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 30% jeweils mit einer Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2022 bestimmt. Zum 31. Dezember 2021 betrug der Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands 17% und für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands 30%. Somit wurden die Zielgrößen erfüllt. Berücksichtigt wurden dabei die inländischen Konzerngesellschaften der Sixt SE.

Vorstand und Aufsichtsrat werden die genannten Zielgrößen bis zum 30. Juni 2022 überprüfen und erneut Zielgrößen unter Beachtung des Gesetzes zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Zweites Führungspositionen-Gesetz – FüPoG II) festlegen.

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 in seiner Sitzung am 16. Juni 2021 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. Klarstellend wird festgehalten, dass vorstehende Diversitätsaspekte jeweils stets durch mindestens ein Vorstandsmitglied repräsentiert werden sollen.

Die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands erfüllt die Aspekte des Diversitätskonzeptes. 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 Diversitätskonzeptes 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 Kandidaten statt. Diese Kandidaten nehmen an extern begleiteten Assessment Centern teil und es werden strukturierte Interviews geführt. Im Anschluss wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung unterbreitet.

Ziele für Zusammensetzung, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat ein Kompetenzprofil für seine Zusammensetzung erstellt und detaillierte Anforderungen an die Zusammensetzung des Gesamtgremiums und seiner individuellen Mitglieder formuliert.

Der Aufsichtsrat soll 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 Aufsichtsrats ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten des Sixt-Konzerns und versetzt die Mitglieder des Aufsichtsrats in die Lage, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen sowie für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein und so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beizutragen.

Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, durch die Vielfalt seiner Mitglieder seiner Aufsichts- und Beratungsfunktion bestmöglich gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Insgesamt sollen sich die Mitglieder des Gremiums bezüglich ihrer Erfahrungen und Kenntnisse so ergänzen, dass aktuelle Herausforderungen, Probleme und Strategien aus unterschiedlichen Perspektiven analysiert werden können und so Entscheidungen zum Besten des Unternehmens getroffen werden. Der Aufsichtsrat verfolgt dabei das Ziel, stets in der Lage zu sein, den Vorstand kompetent zu beraten und zu überwachen sowie neue Entwicklungen der Branche angemessen würdigen und begleiten zu können.

In seiner Sitzung vom 22. Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex für die Zukunft eine Altersgrenze für die Mitglieder des Aufsichtsrats festgelegt. Hiernach sollen in der Regel nur Kandidaten zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Regelgrenze und gegen eine starre Vorgabe entschieden. Dies erhält den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls und fasst den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit. Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Aspekte des Diversitätskonzeptes wurde vom Aufsichtsrat eine Zielgröße festgelegt, auf die im vorhergehenden Abschnitt gesondert eingegangen wurde.

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats soll den Merkmalen der Internationalität und Branchenkenntnis dadurch Rechnung tragen, dass mindestens ein Mitglied über Berufserfahrung in einem international tätigen Unternehmen verfügt und mindestens ein Mitglied Berufserfahrung in einer der Branchen Auto-



vermietung, Kraftfahrzeugindustrie, Kraftfahrzeughandel, Kraftfahrzeugleasing oder Reisen und Tourismus vorweisen kann. Zudem soll mindestens ein Mitglied über Expertise auf dem Gebiet der Betriebswirtschaftslehre verfügen.

Zudem muss der Aufsichtsrat der Sixt SE in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein, und nach § 100 Abs. 5 AktG a.F. muss mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen. Die seit 1. Juli 2021 geltende Regelung des § 100 Absatz 5 AktG n.F., wonach mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen soll, findet für die Sixt SE derzeit noch keine Anwendung, wäre aber in der derzeitigen Besetzung bereits erfüllt (s.u. im Abschnitt Arbeitsweisen von Vorstand und Aufsichtsrat).

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 drei Personen bestehenden Aufsichtsrat gehören mit Herrn Dr. Julian zu Putlitz sowie Herrn Dr. Daniel Terberger, 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 Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern und würdigt dabei im Einzelfall, inwiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie Berufs- und Lebenserfahrungen der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen.

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 2021 statt. Dazu wurde ein Fragebogen eingesetzt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats abgegeben haben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen konnten. Der Frage-

bogen enthielt unter anderem Fragen zu folgenden Inhalten: der Sitzungsvorbereitung, der Durchführung der Aufsichtsratssitzungen, dem Bericht und Informationswesen durch den Vorstand, dem Risikomanagement sowie der Rechnungslegung. Bei der Auswertung der Fragebögen wurden auch Veränderungen zur letzten Überprüfung im Herbst 2019 berücksichtigt. Nach der Auswertung der Fragebögen wurde das Ergebnis in der folgenden regulären Aufsichtsratssitzung erörtert und Verbesserungsmöglichkeiten wurden besprochen.

Die aktuelle Zusammensetzung des Aufsichtsrats erfüllt die Ziele zur Zusammensetzung und füllt das Kompetenzprofil und das Diversitätskonzept aus. Die Aufsichtsratsmitglieder verfügen über die als erforderlich angesehenen fachlichen und persönlichen Qualifikationen. Sie sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut und verfügen über die für Sixt wesentlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen. 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.

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Risikomanagement und Kontrollsystem

Die Praktiken zur Führung der Sixt SE und des Sixt-Konzerns entsprechen in vollem Umfang den gesetzlichen Vorgaben.

Die strategische und operative Steuerung des Konzerns erfolgt auf Basis von bewährten Planungsansätzen und einer umfangreichen laufenden Berichterstattung an den Vorstand. Das Reporting umfasst neben operativen Regelsystemen auch das Risikomanagementsystem, das Interne Kontrollsystem sowie die Interne Revision.

Das etablierte Risikomanagementsystem dient dem Management als integraler Bestandteil der Unternehmens-Governance dazu, Risiken verantwortungsbewusst, zeitnah und nachhaltig zu steuern. Es ist in Funktionsweise und Umfang im 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. Unter anderem erhalten Vorstand und Aufsichtsrat jährlich einen umfassenden Risikobericht. Der Vorstand wird darüber hinaus kontinuierlich durch die Funktionseinheiten des Unternehmens über Markttendenzen und relevante Sachverhalte unterrichtet, um so frühzeitig auf eine Änderung der Risikoexposition reagieren zu können.



Das Interne Kontrollsystem besteht aus Steuerungsregeln, Maßnahmen und Kontrollen etwa zur Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben und Unternehmensrichtlinien und der Vermeidung unkontrollierter Vermögensabflüsse. Es sieht kontinuierliche Berichte der Unternehmensbereiche, die Durchführung von Wirksamkeitstests durch den Bereich GRC (Governance, Risk Management & Controls), Revisionsberichte und regelmäßige Arbeitstreffen zu unterschiedlichen Themen vor. Das Interne Revisionssystem betrifft Maßnahmen wie Planprüfungen sowie verschiedene Audits, deren Ergebnisse in entsprechenden Revisionsberichten und Tätigkeitsberichten an den Vorstand dokumentiert werden.

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.

Diese Verhaltensrichtlinie wird mit allen Mitarbeitern bei Eintritt in das Unternehmen als verbindlicher Bestandteil des Arbeitsverhältnisses vereinbart und ist zudem über das zentrale Intranet jederzeit aufrufbar.

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 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 Legal, Tax 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, wie etwa dem Vertrieb, 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.

Um Kenntnisse von möglichen Compliance-Verstößen zu erlangen, stellt Sixt verschiedene Meldewege zur Verfügung. So können Hinweise über den Vorgesetzten, den internen Compliance Officer oder den externen Ombudsmann an die Compliance-Organisation herangetragen werden. Sixt hat Vorkehrungen dafür getroffen, dass Hinweise an den Ombudsmann anonym 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 2021 folgende Mitglieder an: Herr Erich Sixt (als Vorsitzender bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 16. Juni 2021), Herr Alexander Sixt und Herr Konstantin Sixt (Co-Vorsitzende des Vorstands seit dem 17. Juni 2021), Herr Prof. Dr. Kai Andrejewski (seit 1. Juni 2021), Herr Jörg Bremer (bis 31. Mai 2021), Herr Nico Gabriel (seit 18. Januar 2021), Herr Daniel Marasch (bis 31. Dezember 2021) und Herr Detlev Pätsch (bis 31. März 2021). Weitere Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften finden sich im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2021 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.

Seit ihrer Ernennung sind die beiden Co-Vorstandsvorsitzenden gemeinsam federführend für die Gesamtleitung und die Geschäftspolitik des Unternehmens, in Angelegenheiten der Aktionäre, der Hauptversammlung, des Aufsichtsrats und des Vorstands sowie im Bereich SIXT TECH (Softwareentwicklung und Produktmanagement) zuständig. Darüber hinaus verantwortet der Co-Vorstandsvorsitzende Herr Alexander Sixt die Bereiche Konzernstrategie und M&A, Konzerneinkauf, globales Perso-

nalwesen, IT/EDV-Strategie, Öffentlichkeitsarbeit, Public Relations sowie die Leitung aller Global Business Services. Der Co-Vorstandsvorsitzende Herr Konstantin Sixt, ist – neben den gemeinsamen Aufgaben mit Herrn Alexander Sixt – für den nationalen und internationalen Vertrieb, das globale E-Commerce-Geschäft des Konzerns, das Revenue & Capacity Management, SIXT+, Marketing sowie für strategische Partnerschaften verantwortlich. 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, SIXT share, Gebrauchtwagenhandel, International Franchise sowie SIXT ride. Der Vorstand Van & Truck, Herr Daniel Marasch, verantwortete das globale Van & Truck Geschäftssegment, welches nunmehr im Bereich Operations verortet wurde. Dem Finanzvorstand, Herrn Prof. Dr. Kai Andrejewski, obliegt die Verantwortung für die Bereiche Corporate Finance, Flotteneinkauf, Rechnungswesen, Konzern Controlling, Recht, Steuern, Interne Revision, Risikomanagement und Investor Relations.

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 drei Mitgliedern. Zwei 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 2021 ergaben sich folgende personelle Änderungen im Aufsichtsrat der Sixt SE: Herr Friedrich Jousen, ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats, und Herr Ralf Teckentrup haben ihre jeweiligen Ämter mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung am 16. Juni 2021 niedergelegt. Herr Erich Sixt wurde von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat der Sixt SE gewählt und von diesem anschließend zum neuen Vorsitzenden gewählt. Darüber hinaus wurde Herr Dr. Julian zu Putlitz als neues Mitglied in den Aufsichtsrat entsendet. Weiteres Mitglied des Aufsichtsrats ist Herr Dr. Daniel Terberger. Herr Terberger ist seit 16. Juni 2021 stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats. Zusätzliche Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie ihren nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften

finden sich im Konzernanhang des Geschäftsberichts 2021 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 2021 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 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, 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 hat im Dezember 2021 einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss eingerichtet. Ihre Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Arbeitsprozesse stimmen mit den Anforderungen des Aktiengesetzes sowie des Deutschen Corporate Governance Kodex überein.

Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems, 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) und Herr Dr. Daniel Terberger. 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 den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen (§§ 100 Abs. 5 a.F., 107 Abs. 4 AktG a.F.) und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll nach den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen sowie mit der Abschlussprüfung vertraut und unabhängig sein. Herr Dr. Julian zu Putlitz verfügt über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung (im Sinne der §§ 100 Abs. 5 a.F., 107 Abs. 4 S. 3 AktG a.F.) und erfüllt die genannten Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Herr Dr. Julian zu Putlitz wurde zudem im Dezember 2021 als das für ESG-Themen zuständige Mitglied des Aufsichtsrats ernannt.

Die seit 1. Juli 2021 geltenden Regelungen der §§ 100 Absatz 5 AktG n.F. und 107 Abs. 4 S.3 AktG, wonach mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen soll, findet für die Sixt SE derzeit noch keine Anwendung. Gleichwohl sind diese Voraussetzungen ebenfalls erfüllt, denn mit Herrn Dr. Daniel Terberger gehört dem Prüfungsausschuss ein weiteres Mitglied mit Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung an.

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.

Vergütungssystem/Vergütungsbericht

Auf der Webseite der Sixt SE unter [ir.sixt.com](https://www.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 16. Juni 2021 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.

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 Gesamtbetrag 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](https://www.ir.sixt.com) unter der Rubrik „Investor Relations – Corporate Governance – Managers' Transactions“ abrufbar.

Angaben zum Abschlussprüfer

Die Hauptversammlung am 16. Juni 2021 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, zum Abschlussprüfer für die Sixt SE und den Sixt-Konzern für das Geschäftsjahr 2021 sowie zum Prüfer für eine etwaige prüferische Durchsicht unterjähriger Finanzberichte/Finanzinformationen der Sixt SE für das Geschäftsjahr 2021 sowie für das Geschäftsjahr 2022 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2022 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 2021 unter der Ziffer 4.6\ 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 95,5 Mio. Euro (Vj. 30,5 Mio. Euro). Der Anstieg ist auf die sich erholende Geschäftsentwicklung bei den Tochtergesellschaften nach dem Einbruch bedingt durch die Coronapandemie im Vorjahr zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten unter anderem Erträge aus weiterverrechneten Kosten sowie im Vorjahr auch das Ergebnis aus dem Verkauf der Beteiligung an der Sixt Leasing SE in Höhe von 129,4 Mio. Euro. Daneben erhält die Sixt SE aus Finanzierungsleistungen 41,4 Mio. Euro (Vj. 31,6 Mio. Euro) sowie Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungen von 100,9 Mio. Euro (Vj. 43,8 Mio. Euro). Demgegenüber stehen Personal- und Sachaufwendungen von 246,2 Mio. Euro (Vj. 182,2 Mio. Euro) sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen von 30,6 Mio. Euro (Vj. 28,8 Mio. Euro). Verlustübernahmen haben im aktuellen Geschäftsjahr in Höhe von 0,0 Mio. Euro stattgefunden (Vj. 1,6 Mio. Euro). Die Ertragsteuern liegen bei 16,8 Mio. Euro (Vj. 8,6 Mio. Euro). Der Jahresüberschuss beläuft sich auf 76,1 Mio. Euro (Vj. 125,2 Mio. Euro).

Wesentliches Vermögen der Sixt SE besteht aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von 875,2 Mio. Euro (Vj. 860,4 Mio. Euro). Darüber hinaus bestehen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Beteiligungen von 1.752,4 Mio. Euro (Vj. 1.861,6 Mio. Euro).

Das Grundkapital der Sixt SE beträgt wie im Vorjahr 120,2 Mio. Euro. Insgesamt sind im Eigenkapital 890,7 Mio. Euro (Vj. 815,4 Mio. Euro) ausgewiesen.

Wesentliche Finanzverbindlichkeiten betreffen die ausgegebenen Anleihen mit 800,0 Mio. Euro (Vj. 800,0 Mio. Euro), Verbindlichkeiten aus Schuldscheindarlehen in Höhe von 718,5 Mio. Euro (Vj. 995,0 Mio. Euro). Des Weiteren bestehen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von 342,4 Mio. Euro (Vj. 227,7 Mio. Euro).

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. Insofern 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. Das Ausschüttungsverhalten dieser Gesellschaften unterliegt direkt oder indirekt den Beschlussfassungen der Sixt SE. Entsprechend den Erwartungen zur Entwicklung des allgemeinen Zinsniveaus und 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.

Pullach, 28. März 2022

Sixt SE

Der Vorstand

ALEXANDER SIXT

KONSTANTIN SIXT

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI

NICO GABRIEL



KONZERNABSCHLUSS

C.1	108	_ KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG SOWIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG
C.2	110	_ KONZERN-BILANZ
C.3	111	_ KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG
C.4	113	_ KONZERN-EIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG
C.5	114	_ KONZERNANHANG
1.	114	_ Allgemeine Angaben
1.1	114	_ Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse
1.2	114	_ Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss
2.	115	_ Konsolidierung
2.1	115	_ Konsolidierungskreis
2.2	119	_ Veränderungen des Konsolidierungskreises
2.3	119	_ Konsolidierungsgrundsätze
2.4	120	_ Fremdwährungsumrechnung
3.	120	_ Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
3.1	120	_ Gewinn- und Verlustrechnung
3.2	121	_ Aktiva
3.3	125	_ Passiva
3.4	126	_ Sicherungsbeziehungen
3.5	127	_ Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen

**4. 128 __ Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten
des Konzernabschlusses**

- 4.1 128 __ Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 4.2 134 __ Konzern-Bilanz
- 4.3 148 __ Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

5. 155 __ Sonstige Angaben

- 5.1 155 __ Segmentinformationen
- 5.2 156 __ Eventualverbindlichkeiten und sonstige
finanzielle Verpflichtungen
- 5.3 156 __ Aktienbasierte Vergütung
- 5.4 160 __ Angaben über Beziehungen zu nahestehenden
Unternehmen und Personen
- 5.5 163 __ Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns
- 5.6 163 __ Nachtragsbericht
- 5.7 164 __ Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz
- 5.8 164 __ 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 2021

Gewinn- und Verlustrechnung in TEUR	Konzern- anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	4.1\	2.282.448	1.532.089
Sonstige betriebliche Erträge	4.2\	157.268	181.775
Aufwendungen für Fuhrpark	4.3\	506.496	429.295
Personalaufwand	4.4\	405.286	339.252
a) Löhne und Gehälter		348.616	286.823
b) Soziale Abgaben		56.670	52.429
Abschreibungen und Wertminderungen	4.5\	370.039	458.083
a) Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge		238.410	294.418
b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		126.201	149.069
c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte		5.428	14.597
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4.6\	678.717	535.938
Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)		479.178	-48.705
Finanzergebnis	4.7\	-37.009	-32.841
a) Zinsen und ähnliche Erträge		766	2.730
b) Zinsen und ähnliche Aufwendungen		37.849	37.250
c) Sonstiges Finanzergebnis		75	1.680
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)		442.169	-81.546
Ertragsteuern	4.8\	129.019	17.262
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen		313.150	-98.808
Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	4.9\	-	100.775
Konzernergebnis		313.150	1.967
Davon Anteile anderer Gesellschafter am Ergebnis	4.10\	3	35.213
Davon Gesellschaftern der Sixt SE zustehendes Ergebnis		313.148	-33.246
Ergebnis je Stammaktie unverwässert aus fortgeführten Geschäftsbereichen (in Euro) ¹	4.11\	6,66	-2,12
Ergebnis je Stammaktie unverwässert aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen (in Euro) ¹	4.11\	-	1,39
Ergebnis je Vorzugsaktie unverwässert aus fortgeführten Geschäftsbereichen (in Euro) ¹	4.11\	6,68	-2,09
Ergebnis je Vorzugsaktie unverwässert aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen (in Euro) ¹	4.11\	-	1,41

¹ Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem unverwässerten Ergebnis je Aktie



Gesamtergebnisrechnung in TEUR	Konzern- anhang	2021	2020
Konzernergebnis		313.150	1.967
Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral)		38.469	-26.040
Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können			
Währungsumrechnungen		44.677	-31.472
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung		-	-2.336
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten in Hedge-Beziehung		572	-373
Darauf entfallende latente Steuern		-143	71
Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden			
Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen	14.251	479	848
Darauf entfallende latente Steuern		-62	-124
Veränderung aus der Neubewertung von Eigenkapitalinstrumenten		-7.143	7.439
Darauf entfallende latente Steuern		89	-93
Gesamtergebnis		351.619	-24.073
Davon Anteile anderer Gesellschafter		3	35.050
Davon Anteile der Gesellschafter der Sixt SE		351.617	-59.123
Aus fortgeführten Geschäftsbereichen		351.617	-123.911
Aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen		-	64.788



C.2 || KONZERN-BILANZ

der Sixt SE, Pullach, zum 31. Dezember 2021

Aktiva in TEUR	Konzern- anhang	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	\4.12\	18.442	18.442
Immaterielle Vermögenswerte	\4.13\	28.164	20.080
Sachanlagevermögen	\4.14\	550.849	543.957
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	\4.15\	6.779	-
Finanzanlagen	\4.16\	2.911	9.934
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	\4.20\	7.614	4.716
Latente Ertragsteueransprüche	\4.8\	31.689	43.612
Summe langfristige Vermögenswerte		646.448	640.740
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vermietfahrzeuge	\4.17\	2.846.816	2.204.570
Vorräte	\4.18\	27.056	81.330
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	\4.19\	514.778	530.043
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	\4.20\	185.960	198.368
Ertragsteuerforderungen		34.268	20.113
Bankguthaben und Kassenbestand	\4.21\	265.835	753.322
Summe kurzfristige Vermögenswerte		3.874.713	3.787.746
Bilanzsumme		4.521.162	4.428.486
Passiva in TEUR	Konzern- anhang	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	\4.22\	120.175	120.175
Kapitalrücklage	\4.23\	200.538	197.280
Übriges Eigenkapital	\4.24\	1.425.473	1.077.253
Summe Eigenkapital		1.746.186	1.394.709
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	\4.25\	3.051	3.141
Sonstige Rückstellungen	\4.26\	16.748	515
Finanzverbindlichkeiten	\4.27\	1.602.688	1.928.579
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	\4.8\	14.111	5.078
Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		1.636.598	1.937.313
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen	\4.26\	142.445	94.300
Ertragsteuerschulden		52.632	22.555
Finanzverbindlichkeiten	\4.27\	398.661	449.612
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	\4.29\	401.729	422.813
Sonstige Verbindlichkeiten	\4.28\	142.910	107.184
Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		1.138.377	1.096.464
Bilanzsumme		4.521.162	4.428.486



C.3 || KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2021

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR	Konzern- anhang	2021	2020
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Konzernergebnis		313.150	1.967
Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	14.9\	-	-60.643
Ergebnis aus dem Abgang von nicht fortgeführten Geschäftsbereichen (nach Steuern)	14.9\	-	-40.132
Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern	14.8\	106.486	22.386
Gezahlte Ertragsteuern		-90.565	-21.947
Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹	14.7\	37.083	34.520
Erhaltene Zinsen		919	1.813
Gezahlte Zinsen		-34.572	-39.834
Abschreibungen und Wertminderungen	14.5\	370.039	458.083
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen		2.534	794
Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge		48.517	-37.969
Brutto-Cash-Flow		753.592	319.038
Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietfahrzeuge	14.5\	-238.410	-294.418
Brutto-Cash-Flow vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens		515.182	24.620
Veränderung der Vermietfahrzeuge	14.17\	-642.246	828.794
Veränderung der Vorräte	14.18\	54.274	-29.595
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.19\	15.265	154.014
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.29\	-21.084	-352.063
Veränderung des übrigen Nettovermögens		157.721	15.501
Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit fortgeführter Geschäftsbereiche		79.112	641.269
Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit nicht fortgeführter Geschäftsbereiche		-	28.012
Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		79.112	669.281
Investitionstätigkeit			
Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen		70	1.729
Einnahmen aus Abgängen von nicht fortgeführten Geschäftsbereichen abzüglich abgehende Finanzmittel ²		-	36.757
Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	14.12\ bis 14.14\	-35.023	-22.158
Ausgaben für Investitionen in Finanzanlagen	14.16\	-85	-
Auszahlungen für Investitionen in kurzfristige Termingelder		-50.024	-
Mittelab-/zufluss aus Investitionstätigkeit fortgeführter Geschäftsbereiche		-85.062	16.328
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit nicht fortgeführter Geschäftsbereiche		-	-3.716
Mittelab-/zufluss aus Investitionstätigkeit		-85.062	12.612

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² Beinhaltet im Vorjahr abgehende Finanzmittel nicht fortgeführter Geschäftsbereiche in Höhe von 118,8 Mio. Euro



Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR	Konzern- anhang	2021	2020
Finanzierungstätigkeit			
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile		-	-5.991
Gezahlte Dividenden		-829	-829
Auszahlungen für den Erwerb von nicht beherrschten Anteilen		-160	-
Einzahlungen aus Aufnahmen von Schuldscheindarlehen, Anleihen und Bankdarlehen	14.271	315.000	766.000
Auszahlungen für Tilgungen von Schuldscheindarlehen, Anleihen, Bankdarlehen und Leasingverbindlichkeiten	14.271	-833.300	-801.365
Auszahlungen für/Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ³	14.271	29.990	-146.640
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit fortgeführter Geschäftsbereiche		-489.299	-188.825
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nicht fortgeführter Geschäftsbereiche		-	99.183
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit		-489.299	-89.642
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-495.249	592.252
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands		7.721	-9.448
Veränderung des Konsolidierungskreises		40	-
Finanzmittelbestand am 1. Januar		753.322	170.519
Finanzmittelbestand am 31. Dezember	14.271	265.835	753.322

³ Kurzfristige Finanzierungen mit Laufzeiten bis zu drei Monaten und hoher Umschlagshäufigkeit



C.4 || KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Sixt SE, Pullach, zum 31. Dezember 2021

Konzern-Eigenkapital- veränderungsrechnung	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Übriges Eigenkapital			Eigene Anteile	Gesell- schaftern der Sixt SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesell- schafter	Konzern- Eigenkapital
			Gewinn- rücklagen	Rücklage für Währungs- umrechnung	Sonstiges Eigen- kapital				
in TEUR									
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
1. Januar 2020	120.175	240.659	208.597	10.140	879.882	-	1.459.454	132.701	1.592.154
Konzernergebnis	-	-	-	-	-33.246	-	-33.246	35.213	1.967
Dividendenzahlung für 2019	-	-	-	-	-829	-	-829	-10.770	-11.599
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-33.947	8.071	-	-25.877	-163	-26.040
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-5.991	-5.991	-	-5.991
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	5.991	5.991	-	5.991
Erhöhung aufgrund des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms	-	1.073	-	-	-	-	1.073	11	1.085
Abgänge aus Ausübungen im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms	-	-5.866	-	-	-	-	-5.866	-	-5.866
Veränderungen Konsolidierungskreis	-	-38.587	-2.247	-	40.834	-	-	-156.986	-156.986
Übrige Veränderungen	-	-	6.088	-	-6.089	-	-1	-5	-6
31. Dezember 2020	120.175	197.280	212.439	-23.808	888.622	-	1.394.709	-	1.394.709

Siehe auch Konzernanhang I 4.22) bis I 4.24)



C.5 || KONZERNANHANG

der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2021

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 2021 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 16 – Auf die Coronavirus-Pandemie bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2021

Der Konzern hat die Änderungen an IFRS 16 (Auf die Coronavirus-Pandemie bezogene Mietkonzessionen) bereits im Geschäftsjahr 2020 vorzeitig angewendet. Die Änderungen bieten einen praktischen Behelf für Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist. Für diese Leasingverhältnisse muss der Konzern nicht beurteilen, ob Konzessionen eines Vermieters als direkte Folge der Coronapandemie eine Änderung des Leasingverhältnisses darstellen. Entsprechend qualifizierte Konzessionen werden bei der Anwendung des praktischen Behelfs wie variable Mietzahlungen bilanziert. Diese praktische Erleichterung war ursprünglich auf Mietkonzessionen begrenzt, bei denen eine Reduzierung der Leasingzahlungen nur Zahlungen betrifft, die am oder vor dem 30. Juni 2021 fällig waren. Im Geschäftsjahr wurde diese praktische Erleichterung durch eine weitere Änderung an IFRS 16 auf Leasingzahlungen ausgeweitet, die ursprünglich am oder vor dem 30. Juni 2022 fällig waren.



Der Konzern hat diese Änderung im laufenden Geschäftsjahr vorzeitig angewendet.

Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 – Auswirkungen der IBOR-Reform (Phase 2)

Die Änderungen bieten den Anwendern temporäre Erleichterungsregelungen für die Auswirkungen, die sich aus der Ersetzung der Interbank Offered Rates (IBOR) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (risk-free rates [RFR]) auf die Finanzberichterstattung ergeben werden.

Die Änderungen beziehen sich auf Bilanzierung der Modifizierung von finanziellen Vermögenswerten, finanziellen Verbindlichkeiten

und Leasingverbindlichkeiten durch die IBOR-Reform, Vorschriften in Bezug auf die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen und Angaben zu Finanzinstrumenten nach IFRS 7. Für den Konzernabschluss ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

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	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 1	Angaben zu Rechnungslegungsmethoden	2.3.2022	1.1.2023
Änderungen an IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse – Verweis auf das Rahmenkonzept	28.6.2021	1.1.2022
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	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 16	Sachanlagen — Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung	28.6.2021	1.1.2022
Änderungen an IFRS 17	Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 37	Belastende Verträge — Kosten für die Erfüllung eines Vertrages	28.6.2021	1.1.2022
	Jährliches Verbesserungsprojekt 2018–2020	28.6.2021	1.1.2022

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 im Bundesanzeiger veröffentlicht.

2. KONSOLIDIERUNG

2.1 KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis leitet sich aus der Anwendung von IFRS 10 (Konzernabschlüsse) und IFRS 11 (Gemeinsame Vereinbarungen) ab.

Im Konzernabschluss der Sixt SE zum 31. Dezember 2021 wurden die folgenden Tochtergesellschaften vollkonsolidiert (der Kapitalanteil entspricht dem Stimmrechtsanteil):



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 %
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	Orly	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	Pullach	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 %
Sixt Canadian Holding GmbH	Pullach	100 %
Sixt Car Sales GmbH	Garching	100 %
Sixt Car Sales, LLC	Wilmington	100 %
Sixt Développement SARL	Paris	100 %



Fortsetzung der Tabelle:

Name	Sitz	Kapitalanteil
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 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 %
Speed Holding GmbH & Co. KG	Pullach	100 %
SXT Beteiligungsverwaltungs GmbH	Pullach	100 %
SXT Dienstleistungen GmbH & Co. KG	Rostock	100 %



Fortsetzung der Tabelle:

Name	Sitz	Kapitalanteil
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	Sunrise	100 %
United Rental Group America Limited	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 %
Wezz Rent SARL	Bouguenais	100 %

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	Kapitalanteil	Jahresergebnis
CV Main 2000 UA ¹	Schiphol	505.814 EUR	50 %	- EUR
Sixt Beteiligungen GmbH	Pullach	15.468 EUR	100 %	-2.098 EUR
Sixt Immobilien Beteiligungen GmbH	Pullach	201.473 EUR	100 %	5.405 EUR
Sixt Ride Holding Verwaltungs GmbH	Pullach	17.503 EUR	100 %	-2.149 EUR
Sixt Ride Verwaltungs GmbH	Pullach	16.092 EUR	100 %	-2.426 EUR
Sixt Verwaltungs B.V.	Hoofddorp	43.291 EUR	100 %	-6.301 EUR
Sixt Verwaltungs-GmbH	Wien	42.036 EUR	100 %	-25.597 EUR
SXT Projects and Services GmbH	Pullach	25.000 EUR	100 %	-3.282 EUR
SXT Projects GmbH	Pullach	25.000 EUR	100 %	- EUR
SXT Retina Lab Verwaltungs GmbH	Pullach	15.875 EUR	100 %	3.130 EUR
SXT V+R Verwaltungs GmbH	Rostock	18.592 EUR	100 %	-1.578 EUR
SXT Verwaltungs GmbH	Pullach	20.256 EUR	100 %	-1.717 EUR
TÜV SÜD Car Registration & Services GmbH	München	1.634.368 EUR	50 %	245.865 EUR

¹ Finanzzahlen für das Geschäftsjahr 2020



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 2020 ergeben:

Erstmals konsolidiert wurden die durch den Sixt-Konzern gegründeten Gesellschaften Sixt Canadian Holding GmbH, Pullach, und SIXT RENT A CAR INC., Vancouver.

Nennenswerte Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergaben sich aus den Erstkonsolidierungen nicht.

Die Liquidation der Sixt Aéroport SARL, Paris, wurde im Geschäftsjahr 2021 abgeschlossen.

Des Weiteren wurden die Sixt ONE Systems GmbH, Pullach, auf die Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG, Pullach, die Sixt Executive GmbH, Garching, auf die BLM Verwaltungs GmbH, Pullach, und die Sixt Limousine Austria GmbH, Vösendorf, auf die Sixt G.m.b.H., Wien, 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 2021 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. Erworbene 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 Stichtags-

kurs 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
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
Britisches Pfund	0,84028	0,89903	0,85840	0,88935
Schweizer Franken	1,03310	1,08020	1,07988	1,07075
US-Dollar	1,13260	1,22710	1,18156	1,14700

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 versteuern 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 (Basic 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 Geschäftsjahrs 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 Firmenwertes 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 Firmenwertes und dann anteilig den anderen Vermögenswerten auf Basis der Buchwerte eines jeden Vermögenswertes innerhalb der Einheit zuzuordnen. Dabei ist der erzielbare Betrag der höhere Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

Jegliche Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes 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 Wertminderungen erfasst, selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden nur bei Vorliegen der notwendigen Voraus-



setzungen 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 konzern einheitlich festgelegte Nutzungsdauern zugrunde:

Nutzungsdauern	
Gebäude und Gebäudeeinbauten	12 bis 50 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 21 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 Vermögenswertes und wird erfolgswirksam erfasst.

Leasingverhältnisse

Für vom Konzern als Leasingnehmer abgeschlossene Leasingverhältnisse werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesene Leasingverbindlichkeiten und korrespondierend Nutzungsrechte bilanziert. Eine Unterscheidung von Leasing-

verhältnissen in Operate oder Finance Lease erfolgt für Leasingnehmer nicht.

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, 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 Vermögenswertes 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 in der Position Sachanlagevermögen 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 Vermögenswertes 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. Zum 31. Dezember 2021 weist der Konzern keine als Leasinggeber verleaste Vermögenswerte aus.

Vermietfahrzeuge

Die 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 Marktwertes ist der Konzern von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes abhängig. Die Fahrzeuge werden regelmäßigen Wertprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungen und Marktbeobachtungen orientieren. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit Anhaltspunkte für Wertminderungen vorliegen.

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 Vermögenswertes 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.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen, sowie aufgegebene Geschäftsbereiche

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung gehalten, wenn ihr Buchwert überwiegend durch ein Veräußerungsgeschäft und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert wird. Damit dies der Fall ist, muss der langfristige Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe im gegenwärtigen Zustand sofort veräußerbar und eine solche Veräußerung muss höchstwahrscheinlich sein.



Gemäß den Bewertungsvorschriften des IFRS 5 (Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche) werden langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten angesetzt. Langfristige Vermögenswerte oder langfristige Vermögenswerte einer Veräußerungsgruppe werden ab der Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Eine außerplanmäßige Abschreibung wird erfasst, wenn der beizulegende Zeitwert unter dem Buchwert liegt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet, der verbleibende Restbetrag wird den langfristigen Vermögenswerten anteilig zugeordnet.

Langfristige Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, sowie die Vermögenswerte und zugehörigen Verbindlichkeiten einer als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Veräußerungsgruppe werden in den Positionen Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten getrennt von anderen Vermögenswerten und Schulden als kurzfristige Posten ausgewiesen. Diese Vermögenswerte und Schulden dürfen nicht miteinander saldiert werden.

Eine Veräußerungsgruppe wird als aufgegebener Geschäftsbereich eingestuft, wenn sie ein Bestandteil des Unternehmens ist, der veräußert wurde oder als zur Veräußerung gehalten eingestuft wird und der einen gesonderten wesentlichen Geschäftszweig oder geografischen Geschäftsbereich darstellt, Teil eines einzelnen, abgestimmten Plans zur Veräußerung eines gesonderten wesentlichen Geschäftszweigs oder geografischen Geschäftsbereichs ist oder ein Tochterunternehmen darstellt, das ausschließlich mit der Absicht der Weiterveräußerung erworben wurde.

Erträge und Aufwendungen des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs, Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert sowie Gewinne und Verluste aus der Veräußerung werden gesondert als Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen ausgewiesen. Ein getrennter Ausweis als nicht fortgeführter Geschäftsbereich erfolgt bei Veräußerung oder sobald die Kriterien dafür erfüllt sind, wenn dies früher der Fall ist.

Die Zahlungsströme eines nicht fortgeführten Geschäftsbereichs werden in der Kapitalflussrechnung separat ausgewiesen.

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 Eigenkapitalinstruments 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 Konzernbilanz 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 erfolgs-



neutral 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 SCHÄTZUNGSUNSIKERHEITEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses ist es oftmals erforderlich, Schätzungen und Annahmen zu verwenden, die sich auf die ausgewiesenen Posten der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Konzernanhangangaben 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.



Aufgrund der Coronapandemie ergaben sich im Hinblick auf Schätzungen und Annahmen auch im Geschäftsjahr 2021 weiterhin besondere Herausforderungen. Die Unsicherheiten in Bezug auf die weitere Entwicklung der Coronapandemie und die damit verbundenen Reisebeschränkungen und Beschränkungen des öffentlichen Lebens sind zum Abschlussstichtag nach wie vor hoch. Es wurden Impairment-Tests zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- und Firmenwerte sowie der Werthaltigkeit von Vermögenswerten im Anwendungsbereich des IAS 36 (Wertminderungen) durchgeführt. Die verwendeten Planungen des Managements, die Planungsprämissen sowie die Kapitalisierungszinssätze wurden an das im Zusammenhang mit der Coronapandemie veränderte Unternehmensumfeld entsprechend angepasst. Zusätzlich wurden die für erwartete Kreditverluste gebildeten Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte weiterhin laufend überprüft und die verwendeten Parameter zur Ermittlung der Risikovorsorge auf Basis der Managementervartungen an die aktuelle gesamtwirtschaftliche Situation angepasst.

Weitere Annahmen und Schätzungen, die wesentliche betragsmäßige Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, betreffen unverändert die nachfolgend genannten Bereiche.

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. 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 Die **Umsatzerlöse** gliedern sich auf wie folgt:

Umsatzerlöse in TEUR	Inland		Europa		Nordamerika		Gesamt	Veränderung in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2020		
Vermietungserlöse	656.007	590.974	884.294	526.204	557.081	245.251	2.097.382	1.362.429	53,9
Sonstige Erlöse aus dem Vermietgeschäft	83.602	88.486	61.336	50.350	27.496	18.962	172.434	157.797	9,3
Sonstige Umsatzerlöse	9.942	8.475	2.690	3.388	-	-	12.632	11.862	6,5
Gesamt Konzern	749.551	687.935	948.320	579.942	584.577	264.213	2.282.448	1.532.089	49,0

Die Hauptaktivität des Konzerns ist die Vermietung von Fahrzeugen, einschließlich sonstiger damit verbundener Leistungen, und die Vermittlung von Transferdiensten. Diese Aktivitäten werden in die regionalen Segmente Inland, Europa und Nordamerika gegliedert. Diese Segmente bilden die Grundlage für die Segmentberichterstattung.

Die Vermietungserlöse aus der kurzfristigen Vermietung von Fahrzeugen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 53,9% auf 2.097.382 TEUR (Vj. 1.362.429 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 9,3% auf 172.434 TEUR (Vj. 157.797 TEUR) und enthalten Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 120.076 TEUR (Vj. 114.835 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.

4.2 In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 157.268 TEUR (Vj. 181.775 TEUR) sind mit 58.238 TEUR (Vj. 101.642 TEUR) Erträge aufgrund von Währungsumrechnungen ausgewiesen. Ferner enthält der Posten unter anderem Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von 42.231 TEUR (Vj. 36.459 TEUR), Erträge aus geldwerten Vorteilen in Höhe von 7.469 TEUR (Vj. 8.263 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen in Höhe von 13.654 TEUR (Vj. 927 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 6.189 TEUR (Vj. 4.137 TEUR), Erträge aus abgeschriebenen Forderungen in Höhe von 2.211 TEUR (Vj. 1.510 TEUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 11.397 TEUR (Vj. 8.167 TEUR).



4.3) Die *Aufwendungen für Fuhrpark* gliedern sich wie folgt:

Aufwendungen für Fuhrpark in TEUR			Veränderung
	2021	2020	in %
Reparaturen, Wartung, Pflege und Reconditioning	230.431	193.075	19,3
Treibstoffe	40.456	28.421	42,3
Versicherungen	110.829	86.111	28,7
Transporte	38.249	43.442	-12,0
Steuern und Abgaben	22.429	25.014	-10,3
Sonstige	64.102	53.232	20,4
Gesamt Konzern	506.496	429.295	18,0

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 339.252 TEUR im Vorjahr auf 405.286 TEUR im Berichtsjahr. Aufgrund des positiven Geschäftsverlaufs im zweiten und im dritten Quartal 2021 konnten die im Vorjahr infolge der Coronapandemie eingeleiteten Maßnahmen, u. a. Nutzung von Kurzarbeit, sukzessive bis zum dritten Quartal wieder zurückgefahren werden. In den Personalaufwendungen sind in Höhe von 9.963 TEUR (Vj. 16.469 TEUR) Zuwendungen der öffentlichen Hand im Rahmen

der Nutzung von Kurzarbeit und ähnlichen Instrumenten infolge der Coronapandemie enthalten. Die sozialen Abgaben enthalten im Wesentlichen die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung. Die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von 16.145 TEUR (Vj. 17.744 TEUR) betreffen im Wesentlichen Zahlungen im Rahmen der gesetzlichen Rentenversicherung. Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 1.284 TEUR (Vj. 1.466 TEUR) enthalten; daneben enthalten die Personalaufwendungen weitere Aufwendungen für leistungsorientierte Verpflichtungen nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 88 TEUR (Vj. 287 TEUR).

Personalaufwendungen in TEUR			Veränderung
	2021	2020	in %
Löhne und Gehälter	348.616	286.823	21,5
Soziale Abgaben	56.670	52.429	8,1
Gesamt Konzern	405.286	339.252	19,5

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

Beschäftigte im Konzern	2021	2020
Weibliche Beschäftigte	2.843	3.135
Männliche Beschäftigte	3.556	3.786
Gesamt Konzern	6.399	6.921

4.5) Die *Abschreibungen und Wertminderungen* des Geschäftsjahres sind nachfolgend weiter erläutert:

Abschreibungen und Wertminderungen			Veränderung
in TEUR	2021	2020	in %
Vermietfahrzeuge	238.410	294.418	-19,0
Sachanlagevermögen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	126.201	149.069	-15,3
Immaterielle Vermögenswerte	5.428	14.597	-62,8
Gesamt Konzern	370.039	458.083	-19,2

Die Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge lagen mit 238.410 TEUR unter dem Vorjahr (Vj. 294.418 TEUR), was im Wesentlichen auf die vorteilhafte Entwicklung der Restwerte zurückzuführen ist. Außerplanmäßige Abschreibungen auf ein Vermietvermögen von 651 Mio. Euro (Vj. 1.699 Mio. Euro) sind in Höhe von 1.753 TEUR (Vj. 9.395 TEUR) enthalten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen basieren auf einer Einschätzung zukünftiger Marktpreise bzw. resultieren aus vorgenommenen Wertminderungsprüfungen.

Aus der Überprüfung der Werthaltigkeit von Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2021 keine Wertminderungen auf Geschäfts- und Firmenwerte (Vj. 8,2 Mio. Euro) oder auf Sachanlagevermögen und Nutzungsrechte (Vj. 20,8 Mio. Euro) erfasst.

4.6) Eine Aufgliederung der *sonstigen betrieblichen Aufwendungen* enthält nachfolgende Tabelle:

Sonstige betriebliche Aufwendungen			Veränderung
in TEUR	2021	2020	in %
Leasingaufwendungen	54.008	60.662	-11,0
Provisionen	198.683	79.433	150,1
Aufwendungen für Gebäude	50.654	38.671	31,0
Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen	70.215	48.875	43,7
Wertminderungen auf Forderungen	98.928	63.766	55,1
Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations	27.035	23.853	13,3
Sonstige Personaldienstleistungen	41.439	38.534	7,5
IT- und Kommunikationsdienstleistungen	19.364	17.125	13,1
Währungsumrechnung/Konsolidierung	58.837	112.390	-47,6
Übrige Aufwendungen	59.554	52.629	13,2
Gesamt Konzern	678.717	535.938	26,6

Im Konzernabschluss der Sixt SE sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses Honorare von 380 TEUR (Vj. 483 TEUR) als betrieblicher Aufwand erfasst. Die Honorare gliedern sich auf in Kosten für die Abschlussprüfungen (309 TEUR, Vj. 321 TEUR), andere Bestätigungsleistungen (67 TEUR, Vj. 100 TEUR) im Wesentlichen für EMIR-Prüfungen und Comfort Letter, Steuerberatungsleistungen (4 TEUR, Vj. 55 TEUR), die für das Mutter- oder für Tochterunternehmen

erbracht worden sind. In den Honoraren der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses sind im Vorjahr in Höhe von 6 TEUR Kosten für sonstige Leistungen enthalten.

4.7) Das *Finanzergebnis* beträgt insgesamt -37.009 TEUR (Vj. -32.841 TEUR). Wesentlicher Grund der Veränderung ist das schlechtere Zinsergebnis. Die Aufgliederung des Finanzergebnisses enthält nachfolgende Tabelle:



Finanzergebnis in TEUR			Veränderung
	2021	2020	in %
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	766	2.730	-71,9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-37.849	-37.250	1,6
Davon aus Leasingverhältnissen	-6.338	-7.230	-12,3
Zinsergebnis	-37.083	-34.520	7,4
Erträge aus Finanzanlagen	-	1.514	-100,0
Aufwendungen aus Finanzanlagen	-3	-3	9,9
Ergebnis aus der Fair-Value-Bewertung von Finanzanlagen	78	169	-53,9
Sonstiges Finanzergebnis	75	1.680	-95,6
Gesamt Konzern	-37.009	-32.841	12,7

4.8) Die *Ertragsteuern* setzen sich wie folgt zusammen:

Ertragsteuern in TEUR			Veränderung
	2021	2020	in %
Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum	106.486	22.386	375,7
Latente Steuern	22.532	-5.123	-539,8
Gesamt Konzern	129.019	17.262	647,4

Der tatsächliche Steueraufwand von 106.486 TEUR (Vj. 22.386 TEUR) enthält im Geschäftsjahr einen Steueraufwand für Vorjahre in Höhe von 11.227 TEUR (Vj. Steuerertrag von 8.672 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 vortragsfähigen Verlusten bilanziert.

Latente Steuern werden auf Basis der erwarteten Steuersätze ermittelt, die im Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenz bzw. der Nutzung der steuerlichen Verlustvorträge gültig sind. Bis zur Verabschiedung von Steuergesetzänderungen werden dabei die aktuell gültigen Steuersätze zugrunde gelegt. Bei den inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2021 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 Gewerbesteueratz zwischen 9,1% und 16,3% je nach Hebesatz der Gemeinden (Vj. zwischen 9,1% und 17,2%). 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 33,0%). 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	2021	2020
IFRS-Konzernergebnis (aus fortgeführten Geschäftsbereichen) vor Ertragsteuern	442.169	-81.546
Erwarteter tatsächlicher Ertragsteueraufwand	110.233	-20.329
Abweichende ausländische Steuersätze	-1.448	1.591
Abweichende Gewerbesteuerhebesätze	8.710	1.972
Effekt aus Steuersatzänderungen	351	-976
Veränderungen permanenter Differenzen	-4.286	8.249
Veränderung von Wertberichtigungen	-852	19.280
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	6.651	14.881
Steuerfreie Erträge	-2.310	-2.331
Periodenfremde laufende und latente Ertragsteuern	11.158	-5.996
Sonstige Effekte	812	921
Ausgewiesener Steueraufwand	129.019	17.262

Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2021 -207 TEUR (Vj. -81 TEUR). Die Veränderung der erfolgsneutralen latenten Steuern gegenüber dem Vorjahr beträgt 115 TEUR (Vj. 146 TEUR) bzw. unter Berücksichtigung

von Währungseffekten 126 TEUR (Vj. 146 TEUR). Die latenten Steuern haben sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wie folgt entwickelt:

Latente Steuern		
in TEUR	2021	2020
Aus temporären Differenzen	8.696	-34.449
Aus Verlustvorträgen	13.836	29.326
Gesamt Konzern	22.532	-5.123

Im Geschäftsjahr sind aufgrund von Unternehmenserwerben, wie auch im Vorjahr, keine latenten Steueransprüche erfolgsneutral zugegangen. Die Auswirkung von Kursdifferenzen auf die latenten Steuern betragen im Geschäftsjahr -1.691 TEUR

(Vj. 2.031 TEUR). Die nachfolgende Übersicht gibt an, durch welche Sachverhalte die aktiven und passiven latenten Steuern verursacht wurden:

Latente Steuern	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
in TEUR				
Sachanlagevermögen	1.788	1.803	89.982	59.087
Fuhrpark	3.447	9.683	21.450	6.930
Forderungen	19.645	8.552	2.503	2.205
Sonstige Vermögenswerte	6.933	3.737	6.608	4.444
Finanzverbindlichkeiten	97.017	65.712	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	2.556	1.161	12.914	5.967
Rückstellungen	18.580	11.184	430	-
Steuerliche Verlustvorträge	1.499	15.335	-	-
	151.465	117.167	133.887	78.633
Saldierung	-119.776	-73.555	-119.776	-73.555
Gesamt Konzern	31.689	43.612	14.111	5.078



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 10.771 TEUR (Vj. 39.216 TEUR), auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, verfallen in Folgejahren nicht (Vj. 13.416 TEUR). 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 901 TEUR (Vj. 40.002 TEUR) wurden im Jahr 2021 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 40.437 TEUR (Vj. 32.035 TEUR).

4.9) Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen

Am 15. Juli 2020 gab die Sixt SE bekannt, dass sie den Verkauf ihrer gesamten Beteiligung an der Sixt Leasing SE abgeschlossen hat. Der Verkaufspreis ohne Dividende belief sich auf 155,6 Mio. Euro oder 18,00 Euro je verkaufter Aktie.

Das im Vorjahr ausgewiesene Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen in Höhe von 100,8 Mio. Euro beinhaltet das laufende Ergebnis aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen nach Ertragsteuern in Höhe von 60,6 Mio. Euro sowie den Gewinn nach Ertragsteuern aus der Veräußerung in Höhe von 40,1 Mio. Euro.

4.10) Die im Konzernergebnis enthaltenen *Ergebnisanteile anderer Gesellschafter* betragen insgesamt 3 TEUR (Vj. 35.213 TEUR). Der Rückgang ist wesentlich durch die Veräußerung des Geschäftsbereichs Leasing im Vorjahr begründet. Zum Bilanzstichtag bestehen keine anderen Gesellschafter mehr.

4.11) Das *Ergebnis je Aktie* stellt sich wie folgt dar:

		2021	2020
Unverwässertes Ergebnis je Aktie			
Konzernergebnis nach Anteilen anderer Gesellschafter	in TEUR	313.148	-33.246
Ergebnisanteil der Stammaktien	in TEUR	202.357	-22.043
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	in TEUR	110.791	-11.203
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	6,66	-0,73
Aus fortgeführten Geschäftsbereichen	in Euro	6,66	-2,12
Aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	in Euro	-	1,39
Ergebnis je Vorzugsaktie	in Euro	6,68	-0,68
Aus fortgeführten Geschäftsbereichen	in Euro	6,68	-2,09
Aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	in Euro	-	1,41

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 Aktiegattung unter Berücksichtigung der jeweiligen Anzahl eigener Anteile. Der potenzielle Verwässerungseffekt aufgrund von im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungs-

programmes (Matching-Stock-Programm – MSP 2012) ausgegebenen Aktienoptionen ist nur unwesentlich, sodass keine Anpassung erfolgt. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht daher für beide Aktiegattungen der Höhe nach dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

4.2 KONZERN-BILANZ

Aktiva

4.12\ bis 4.15\ Die Entwicklung des *Konzern-Anlagevermögens* (ohne Finanzanlagen) ist nachfolgend im Anlagenspiegel dargestellt. Der Anlagenspiegel des Vorjahres enthält die

Veränderungen des Anlagevermögens für die fortgeführten Geschäftsbereiche sowie für die nicht fortgeführten Geschäftsbereiche bis zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Verkauf und die daraus resultierende Umgliederung als zur Veräußerung gehalten. Der nicht fortgeführte Geschäftsbereich Leasing wurde zum 15. Juli 2020 infolge des Verkaufs entkonsolidiert.

Anlagenspiegel	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	31.12.2021
	in TEUR	1.1.2021	Kurs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen		
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	172.360	3.217	30.550	10.945	3.500	-	198.683	
Anzahlungen auf Sachanlagen	4.207	130	2.863	1	-3.500	-	3.699	
Sachanlagevermögen	845.110	26.788	129.802	19.881	-11.713	-	970.106	
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-	-	-	-	11.713	-	11.713	
Summe	936.818	27.476	143.183	19.889	-	-	1.087.589	

Anlagenspiegel	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	31.12.2020
	in TEUR	1.1.2020	Kurs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen		
Geschäfts- oder Firmenwert	28.957	-645	-	-	-	-2.316	25.996	
Erworbene Software	54.833	-19	193	8.503	969	-3.499	43.972	
Selbsterstellte Software	8.121	-	-	-	-	-5.592	2.529	
Anzahlungen auf Software	14.002	-	8.735	1.939	-969	-9.675	10.155	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10.489	-710	-	723	-	-	9.056	
Immaterielle Vermögenswerte	87.445	-729	8.928	11.165	-	-18.766	65.712	
Grundstücke und Gebäude	596.810	-20.464	100.752	475	-	-8.080	668.542	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	172.091	-2.914	12.920	9.645	3.363	-3.456	172.360	
Anzahlungen auf Sachanlagen	4.999	-257	2.890	8	-3.363	-54	4.207	
Sachanlagevermögen	773.900	-23.634	116.561	10.128	-	-11.590	845.110	
Leasingvermögen	1.344.602	798	39.607	40.747	-	-1.344.259	-	
Summe	2.234.904	-24.211	165.096	62.040	-	-1.376.931	936.818	



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
84.464	1.333	24.947	7.988	-	102.755	95.927	87.896
-	-	-	-	-	-	3.699	4.207
301.153	8.638	126.078	11.802	-4.811	419.257	550.849	543.957
-	-	123	-	4.811	4.934	6.779	-
354.339	9.194	131.629	11.808	-	483.355	604.234	582.478

Abschreibungen und Wertminderungen						Buchwerte	
1.1.2020	Kursdifferenzen	Abschreibungen im Geschäftsjahr	Abgänge	Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019
46	-655	8.163	-	-	7.554	18.442	28.911
44.523	-15	5.004	8.484	-3.460	37.569	6.403	10.310
3.043	-	590	-	-2.546	1.086	1.443	5.079
-	-	-	-	-	-	10.155	14.002
7.324	-540	917	723	-	6.978	2.078	3.165
54.889	-556	6.512	9.207	-6.006	45.633	20.080	32.555
96.896	-4.321	125.480	87	-1.281	216.687	451.854	499.914
70.659	-1.034	23.719	6.998	-1.882	84.464	87.896	101.433
-	-	-	-	-	-	4.207	4.999
167.555	-5.355	149.200	7.085	-3.163	301.153	543.957	606.345
224.932	231	15.647	17.197	-223.613	-	-	1.119.670
447.423	-6.335	179.523	33.489	-232.782	354.339	582.478	1.787.481



4.12) Der *Geschäfts- oder Firmenwert* in Höhe von 18.442 TEUR (Vj. 18.442 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der im Jahr 2000 erworbenen Gesellschaften der United Kenning Rental Group Ltd., Langley/Großbritannien.

Die jährliche Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- und Firmenwerts erfolgte, wie in den Vorjahren, auf Basis des Nutzungswertes, 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 weiterhin erhöhten Unsicherheit aufgrund der Coronapandemie Rechnung getragen wurde. Die verwendeten Kapitalisierungszinssätze (vor Steuern und Wachstumsfaktor) betragen zwischen 9,2 % und 9,9 % (Vj. zwischen 7,2 % und 7,5 %) und spiegeln das aktuelle Marktumfeld wider.

Während die ersten Monate des Geschäftsjahres stark von den Auswirkungen der Coronapandemie geprägt waren, kam es im Lauf des Jahres zu einer Erholung der Geschäftsentwicklung des Sixt-Konzerns, sodass es unterjährig keine Hinweise auf die Notwendigkeit einer anlassbezogenen Überprüfung der Werthaltigkeit des Geschäfts- und Firmenwertes gab.

Zum 31. Dezember 2021 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 -29,6 Mio. Euro / +34,4 Mio. Euro führen. Aus der Veränderung des Wachstumsfaktors um +50 / -50 Basispunkte würde sich eine Änderung des erzielbaren Betrags der Zahlungsmittel generierenden Einheit von +25,0 Mio. Euro / -21,5 Mio. Euro ergeben. Die Verringerung des Wachstumsfaktors

auf 0,5 % bzw. die Erhöhung des Kapitalisierungszinssatzes um 50 Basispunkte würde zu einer vollständigen Abschreibung des aktivierten Geschäfts- und Firmenwertes und einem darüber hinaus bestehenden Wertminderungsbedarf in Höhe von 1,7 Mio. Euro bzw. 9,7 Mio. Euro führen.

4.13) Die *immateriellen Vermögenswerte* beinhalten erworbene Software in Höhe von 4.634 TEUR (Vj. 6.403 TEUR) sowie selbsterstellte Software in Höhe von 6.579 TEUR (Vj. 1.443 TEUR). Ferner enthält der Posten Anzahlungen auf Software und Software in Entwicklung über 15.137 TEUR (Vj. 10.155 TEUR) und sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 1.814 TEUR (Vj. 2.078 TEUR).

4.14) Die Position *Sachanlagevermögen* beinhaltet eigenes Sachanlagevermögen in Höhe von 193.291 TEUR (Vj. 198.382 TEUR) und Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen in Höhe von 357.558 TEUR (Vj. 345.575 TEUR).

Sachanlagevermögen im Eigentum des Konzerns beinhaltet Grundstücke und Gebäude für Vermietstationen/Servicecenter und Verwaltungsgebäude im In- und Ausland in Höhe von 108.721 TEUR (Vj. 108.212 TEUR). Ein im Vorjahr enthaltenes Gebäude wird durch den Konzern nicht mehr selbst genutzt und wurde daher in die Position Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umgegliedert. Des Weiteren sind in Höhe von 80.871 TEUR (Vj. 85.962 TEUR) Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Büromaschinen) enthalten. Ferner enthält der Posten Ausgaben für Anzahlungen auf Sachanlagen in Höhe von 3.699 TEUR (Vj. 4.207 TEUR). Für Immobilienfinanzierungen in Höhe von 65.826 TEUR (Vj. 68.777 TEUR) sind Grundschulden auf Grundstücke eingetragen.

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen für Vermögenswerte, welche der Sixt-Konzern als Leasingnehmer least, sind im Sachanlagevermögen in Höhe von 357.558 TEUR (Vj. 345.575 TEUR) enthalten. Die Entwicklung der Nutzungsrechte ist im Folgenden dargestellt:


Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen

in TEUR	Gebäude und Mietstationen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Summe Sachanlagevermögen	Leasingvermögen
1. Januar 2021	343.642	1.934	345.575	-
Zugänge	87.928	20.232	108.161	-
Abschreibungen und Wertminderungen im Geschäftsjahr	-99.343	-6.755	-106.098	-
Sonstige inkl. Kursdifferenzen	10.275	-355	9.920	-
31. Dezember 2021	342.502	15.056	357.558	-
1. Januar 2020	389.144	3.166	392.310	12.622
Zugänge	100.648	2.033	102.681	-
Abschreibungen und Wertminderungen im Geschäftsjahr	-123.652	-3.198	-126.851	-
Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	-6.799	-	-6.799	-12.622
Sonstige inkl. Kursdifferenzen	-15.699	-66	-15.766	-
31. Dezember 2020	343.642	1.934	345.575	-

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.

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 erfasst, in welcher sie auftreten und sind nicht in der Berechnung der Leasingverbindlichkeit enthalten. Im Geschäftsjahr 2021 stieg der Anteil der variablen Leasingaufwendungen an den Aufwendungen der für Gebäude und Mietstationen geschlossenen Leasingverhältnisse auf 42 % (Vj. 17 %), nachdem sich der Umsatz vom Rückgang des Vorjahres aufgrund der Coronapandemie erholt hat.

In Folge der Coronapandemie und den damit verbundenen Ausgeh- und Mobilitätsbeschränkungen konnten insbesondere zu Beginn des Jahres 2021 wie im Vorjahr viele Mietstationen nur eingeschränkt genutzt werden. Für einen Teil der 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 und im Rahmen von Leasingverträgen finanzierte Vermietfahrzeuge. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus einer größeren Anzahl von im Rahmen von Leasingverträgen finanzierten Vermietfahrzeugen. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und bis zu drei 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 gewöhnlich 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	2021	2020
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	69.706	79.949
Mietaufwendungen für geringwertige Vermögenswerte	321	447
Variable Leasingzahlungen	81.320	23.470
Aufwandsmindernd erfasste Mietkonzessionen	9.648	14.076

Im Geschäftsjahr 2021 wurden für aktivierte Leasingverhältnisse Zahlungen in Höhe von 98,0 Mio. Euro (Vj. 102,7 Mio. Euro) geleistet. Die gesamten im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen geleisteten Zahlungen betragen im Geschäftsjahr 249,3 Mio. Euro (Vj. 206,6 Mio. Euro).

Angaben zu den mit den Nutzungsrechten korrespondierenden Leasingverbindlichkeiten sind in Textziffer \4.27\ sowie unter „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden keine Wertminderungen (Vj. 20,8 Mio. Euro) auf Sachanlagevermögen und Nutzungsrechte erfasst.

\4.15\ Die Position *Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien* beinhaltet Immobilien in Höhe von 6.779 TEUR (Vj. - TEUR), die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Ein Gebäude wird durch den Konzern nicht mehr selbst genutzt und wurde deswegen in diese Position umgegliedert.

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 20.565 TEUR (Vj. - 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 3,0 % p.a. bzw. 2,0 % 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 956 TEUR (Vj. - TEUR) Mieteinnahmen und 89 TEUR (Vj. - TEUR) Aufwendungen.

\4.16\ Der Buchwert der in den *Finanzanlagen* ausgewiesenen, nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und Beteiligungen beläuft sich auf 2.911 TEUR (Vj. 9.934 TEUR). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die erfolgsneutrale Fair-Value-Bewertung von Anteilen an einer börsennotierten Beteiligung zurückzuführen.

\4.17\ Die Position *Vermietfahrzeuge* erhöhte sich in Folge der Erholung des Geschäftsverlaufs und der Anpassung der Fahrzeugflotte an die gesteigerte Nachfrage von 2.204,6 Mio. Euro auf 2.846,8 Mio. Euro. Davon entfielen zum 31. Dezember 2021 423,7 Mio. Euro auf Vermietfahrzeuge mit einer geplanten Restnutzungsdauer von mehr als einem Jahr.

Die Anschaffungskosten der Neuzugänge zum Vermietvermögen im Geschäftsjahr betragen 3.770 Mio. Euro (Vj. 3.930 Mio. Euro), für das am Ende des Berichtsjahres ausgewiesene Vermietvermögen betragen sie 3.082 Mio. Euro (Vj. 2.361 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 2.020 Mio. Euro (Vj. 1.978 Mio. Euro) erwartet.

Wie in den Vorjahren wurden Vermietfahrzeuge auch im Rahmen von Leasingverträgen, die mit Herstellern/Herstellerfinanzierungsgesellschaften abgeschlossen wurden, finanziert.

\4.18\ 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 verringerte sich insgesamt auf 27.056 TEUR (Vj. 81.330 TEUR) – vorrangig wegen der stichtagsbedingt niedrigeren Anzahl von zum Verkauf stehenden Fahrzeugen.

\4.19\ Die *Forderungen aus Lieferungen und Leistungen* betragen 514.778 TEUR (Vj. 530.043 TEUR) und stammen nahezu ausschließlich aus abgerechneten Leistungen im Vermietgeschäft und aus Fahrzeuglieferungen von Gebrauchtfahrzeugen der Vermietflotte. Vorzunehmende Wertberichtigungen für erwartete Kreditausfälle wurden berücksichtigt.



4.20\ Die *sonstigen Forderungen und Vermögenswerte* setzen sich wie nachfolgend dargestellt zusammen:

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	31.12.2021	31.12.2020
in TEUR		
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	95	117
Termingelder	50.024	-
Übrige Vermögenswerte	85.237	77.889
Nicht-finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Sonstige Steuerrückforderungen	10.214	34.851
Versicherungsansprüche	16.980	23.475
Rechnungsabgrenzungsposten	20.955	12.785
Lieferansprüche für Fahrzeuge der Vermietflotte	10.070	53.966
Gesamt Konzern	193.574	203.084
Davon kurzfristig	185.960	198.368
Davon langfristig	7.614	4.716

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 Kautionen für Mietverhältnisse und Vorschüsse in Höhe von 6.551 TEUR (Vj. 4.716 TEUR) jeweils mit Fälligkeiten zwischen einem und fünf Jahren enthalten.

4.21\ Die Position *Bankguthaben und Kassenbestand* in Höhe von 265.835 TEUR (Vj. 753.322 TEUR) umfasst Bargeld

4.22\ Gezeichnetes Kapital der Sixt SE

Aufteilung des Grundkapitals	Stückaktien	Nominalwert in Euro	
		31.12.2021	31.12.2020
Stammaktien	30.367.112	77.739.807	77.739.807
Vorzugsaktien ohne Stimmrecht	16.576.246	42.435.190	42.435.190
Gesamt	46.943.358	120.174.996	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

und kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten bis zu drei Monaten. Die Position entspricht dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Passiva

Das Eigenkapital des Sixt-Konzerns hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 1.746,2 Mio. Euro erhöht (Vj. 1.394,7 Mio. Euro). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Sixt SE beträgt unverändert 120,2 Mio. Euro.

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 ein Kursabsicherungsgeschäft in Form eines Total Return Equity Swaps abgeschlossen. Dieses Kursabsicherungsgeschäft wird ausschließlich in bar abgewickelt. Aus Gründen rechtlicher Vorsicht wurde der Erwerb der Absicherungsaktien wie ein Erwerb von Aktien durch einen Dritten behandelt. Als Absicherungsaktien wurden von der Bank im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 25.193 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 2021 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 Be-

schlussfassung 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.

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.

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.

4.23 Kapitalrücklage

Kapitalrücklage	2021	2020
in TEUR		
Stand 1. Januar	197.280	240.659
Erhöhung aufgrund des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms	809	1.073
Abgänge aus Ausübungen im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms	-	-5.866
Veränderungen Konsolidierungskreis	-	-38.587
Einstellung in die Kapitalrücklage	2.449	-
Stand 31. Dezember	200.538	197.280

Die Veränderung der Kapitalrücklage auf 200.538 TEUR (Vj. 197.280 TEUR) resultiert im Wesentlichen aus laufenden Zuführungen im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms MSP 2012 sowie Einstellungen in die Kapitalrücklage.

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betrafen im Vorjahr im Wesentlichen den Verkauf der Sixt Leasing SE.



4.24 Gewinnrücklagen

Gewinnrücklagen	2021	2020
in TEUR		
Stand 1. Januar	212.439	208.597
Veränderungen Konsolidierungskreis	-248	-2.247
Erwerb nicht beherrschter Anteile	-120	-
Einstellung in die Gewinnrücklagen	13.562	-
Übrige Veränderungen	-	6.088
Stand 31. Dezember	225.633	212.439

4.24 Rücklage für Währungsumrechnung

Rücklage für Währungsumrechnung	2021	2020
in TEUR		
Stand 1. Januar	-23.808	10.140
Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen	44.677	-31.611
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung	-	-2.336
Stand 31. Dezember	20.869	-23.808

4.24 Sonstiges Eigenkapital

Sonstiges Eigenkapital	2021	2020
in TEUR		
Stand 1. Januar	888.622	879.882
Den Gesellschaftern der Sixt SE zustehendes Ergebnis	313.148	-33.246
Dividendenzahlung	-829	-829
Sonstiges Ergebnis	-6.208	8.071
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-13.562	-
Einstellung in die Kapitalrücklage	-2.449	-
Veränderungen Konsolidierungskreis	248	40.834
Übrige Veränderungen	-	-6.089
Stand 31. Dezember	1.178.971	888.622

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betrafen im Vorjahr im Wesentlichen den Verkauf der Sixt Leasing SE.

Im vergangenen Jahr wurden folgende Dividenden ausgeschüttet:

Dividenden	2021	2020
in TEUR		
Beträge, die als Ausschüttungen an die Aktionäre im Geschäftsjahr erfasst wurden	829	829
Keine Zahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2020 (für 2019 keine Zahlung) pro Stammaktie	-	-
Dividende für das Geschäftsjahr 2020 von 0,05 Euro (für 2019 0,05 Euro) pro Vorzugsaktie	829	829



Verbindlichkeiten und Rückstellungen

4.25 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 in TEUR	2021	2020
Verpflichtungen aus Pensionsplänen	12.754	14.028
Andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	2.237	1.405
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	14.991	15.433
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	11.940	12.293
Gesamt Konzern	3.051	3.141

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 %	2021	2020
Abzinsungssatz	0,3 - 6,8	0,0 - 6,7
Erwartete Gehaltssteigerungen	0,5 - 10,0	0,5 - 10,0
Erwartete Rentensteigerungen	-	-
	BVG 2020 GT / ISTAT 2000 / IALM	BVG 2015 GT / ISTAT 2000 / IALM
Sterbetafel	2012-14	2012-14

Verpflichtungen aus Pensionsplänen – Schweiz

Die Altersversorgung im Sixt-Konzern erfolgt im Wesentlichen über beitragsorientierte Pensionspläne im Rahmen der gesetzlichen 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 in TEUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen		Beizulegender Zeitwert des Planvermögens		Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Verpflichtungen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Stand 1. Januar	14.028	15.769	12.293	13.448	1.735	2.321
Laufende Dienstzeitaufwendungen	736	1.056	-	-	736	1.056
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen und Planabgeltungen	-180	-	-	-	-180	-
Zinsergebnis für leistungsorientierte Verpflichtungen	18	14	16	12	2	2
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	574	1.070	16	12	558	1.057
Gewinn/Verlust aus Planvermögen	-	-	486	288	-486	-288
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste						
Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste	450	-363	-	-	450	-363
Veränderung von demografischen Annahmen	-601	-	-	-	-601	-
Veränderung von finanziellen Annahmen	-186	-76	-	-	-186	-76
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-337	-439	486	288	-823	-727
Arbeitgeberbeiträge	-	-	692	670	-692	-670
Beiträge begünstigter Arbeitnehmer	692	670	692	670	-	-
Leistungszahlungen	-2.760	-2.038	-2.760	-2.038	-	-
Unterschied aus der Währungsumrechnung	557	77	521	64	36	13
Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	-	-1.081	-	-821	-	-260
Sonstige Überleitungspositionen	-1.511	-2.372	-854	-1.456	-657	-916
Stand 31. Dezember	12.754	14.028	11.940	12.293	814	1.735

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionsplänen betrug rund 15 Jahre (Vj. 15 Jahre). Die für das Folgejahr erwarteten Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen belaufen sich auf 741 TEUR (Vj. 663 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	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	
	2021	2020
in TEUR		
Stand 1. Januar	1.405	984
Laufende Dienstzeitaufwendungen	634	605
Nachzuerrechnende Dienstzeitaufwendungen	-	92
Zinsergebnis für leistungsorientierte Verpflichtungen	19	22
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	654	719
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	344	-122
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	344	-122
Leistungszahlungen	-185	-161
Unterschied aus der Währungsumrechnung	19	-16
Sonstige Überleitungspositionen	-166	-176
Stand 31. Dezember	2.237	1.405

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen für andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betrug rund 23 Jahre (Vj. 26 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 Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtungen ergeben:

Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen	Veränderung des Barwertes		Veränderung des Barwertes	
	2021		2020	
in TEUR	+ 0,5 Prozentpunkte	-0,5 Prozentpunkte	+ 0,5 Prozentpunkte	-0,5 Prozentpunkte
Abzinsungssatz	-665	753	-683	778
Erwartete Gehaltssteigerungen	166	-167	142	-114
Erwartete Rentensteigerungen	419	-400	542	-514

Die Senkung/Erhöhung der Lebenserwartung in den Annahmen um jeweils ein Jahr hätte eine Veränderung des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtungen von -209 TEUR/240 TEUR (Vj. -241 TEUR/279 TEUR) zur Folge.

4.26 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 142.445 TEUR (Vj. 94.300 TEUR) voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und haben in Höhe von 16.748 TEUR (Vj. 515 TEUR) Fälligkeiten von über einem Jahr.



Sonstige Rückstellungen in TEUR	Vermietbetrieb				Gesamt
	fuhrparkbezogen	Personal	Steuern	Übrige	
Stand 1. Januar	51.724	27.027	7.704	8.361	94.816
Zuführung	56.144	53.844	3.341	15.433	128.762
Auflösung	-	-5.128	-302	-580	-6.010
Inanspruchnahme	-38.576	-20.996	-30	-673	-60.274
Währungsdifferenzen	414	787	-	699	1.899
Stand 31. Dezember	69.706	55.534	10.713	23.240	159.193
Davon kurzfristig	69.706	47.847	10.713	14.179	142.445
Davon langfristig	-	7.687	-	9.061	16.748

4.27 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	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Anleihen	249.510	-	547.922	796.033	-	-
Schuldscheindarlehen	-	265.142	717.724	692.966	-	92.860
Commercial Paper	-	88.000	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	32.986	2.961	12.311	12.164	50.529	53.663
Leasingverbindlichkeiten	109.958	86.169	200.851	207.084	73.352	73.810
Übrige Verbindlichkeiten	6.206	7.340	-	-	-	-
Gesamt Konzern	398.661	449.612	1.478.807	1.708.246	123.881	220.333

Schuldscheindarlehen waren in mehreren Tranchen über einen Gesamtnennwert von 719 Mio. Euro (Vj. 995 Mio. Euro und 70 Mio. US-Dollar) begeben. Diese entfallen vollständig auf langfristige Finanzverbindlichkeiten (Vj. 771 Mio. Euro und 20 Mio. US-Dollar). Die Verzinsung ist variabel oder fest, die vereinbarten Laufzeiten betragen zwischen fünf und sieben Jahren (Vj. zwischen zwei und sieben Jahren). Im Geschäftsjahr 2021 wurden neue langfristige Schuldscheindarlehen mit Laufzeiten von fünf Jahren im Gesamtvolumen von 100 Mio. Euro begeben.

Die im Vorjahr unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Schuldscheindarlehen im Nominalwert von 114 Mio. Euro und 50 Mio. US-Dollar wurden 2021 zurückgeführt. Des Weiteren wurden im Vorjahr unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesene Schuldscheindarlehen im Nominalwert von 110 Mio. Euro und unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Schuldscheindarlehen im Nominalwert von 152 Mio. Euro und 20 Mio. US-Dollar im Jahr 2021 vorzeitig zurückgeführt.

Die Anleihen beinhalten eine im Jahr 2016 am Kapitalmarkt begebene Anleihe im Nennwert von 250 Mio. Euro mit einem Nominalzins von 1,125 % p. a. und einer Laufzeit von sechs Jahren bis zum 2. November 2022, 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 Kapitalmarkt 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 bedingte Kündigungsrechte der Emittentin und der Anleihegläubiger.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten kurzfristige Kreditaufnahmen in Höhe von 30 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 65,8 Mio. Euro (Vj. 68,8 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	31.12.2021	31.12.2020
Endstand Vorjahr	2.378.192	3.437.209
Zahlungswirksame Veränderungen	-488.311	-183.656
Sonstige nicht-zahlungswirksame Veränderungen		
Leasingverhältnisse	92.989	88.418
Währungsumrechnung	17.921	-20.806
Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	-	-939.236
Sonstige	557	-3.737
Stand 31. Dezember	2.001.349	2.378.192

4.28 Die sonstigen Verbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Sonstige Verbindlichkeiten		
in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	390	610
Lohnverbindlichkeiten	7.114	6.422
Übrige Verbindlichkeiten	37.871	19.553
Nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Rechnungsabgrenzungsposten	1.307	988
Steuerverbindlichkeiten	54.801	59.687
Vertragsverbindlichkeiten	41.426	19.923
Gesamt Konzern	142.910	107.184
Davon kurzfristig	142.910	107.184
Davon langfristig	-	-

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten Verbindlichkeiten aus Kundenkautionen und den Ausweis von Währungssicherungsgeschäften. Im Vorjahr wurden außerdem in den übrigen sonstigen Verbindlichkeiten die Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital und am Ergebnis von konsolidierten Personengesellschaften ausgewiesen (Vj. 38 TEUR).

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.

4.29 Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 401.729 TEUR (Vj. 422.813 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	
			31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
in TEUR						
Langfristige Vermögenswerte						
Finanzanlagen	FVTPL	Stufe 3	1.513	1.393	1.513	1.393
Finanzanlagen	FVTOCI	Stufe 1	1.398	8.541	1.398	8.541
Total Return Swap	Hedge Accounting	Stufe 2	1.063	-	1.063	-
Sonstige Forderungen	AC		6.551	4.716		
Summe			10.525	14.650	3.974	9.934
Kurzfristige Vermögenswerte						
Währungsderivate	FVTPL	Stufe 2	207	5.613	207	5.613
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC		514.778	530.043		
Termingelder	AC		50.024	-		
Sonstige Forderungen	AC		77.511	67.677		
Summe			642.520	603.333	207	5.613
Langfristige Verbindlichkeiten						
Anleihen	AC	Stufe 1	547.922	796.033	564.208	809.687
Schuldscheindarlehen	AC	Stufe 2	717.724	785.826	714.502	789.499
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Stufe 2	62.840	65.826	60.110	69.386
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		274.203	280.894		
Summe			1.602.688	1.928.579	1.338.820	1.668.572
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Anleihen	AC	Stufe 1	249.510	-	251.700	-
Schuldscheindarlehen	AC	Stufe 2	-	265.142	-	267.408
Commercial Paper	AC	Stufe 2	-	88.000	-	87.972
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Stufe 2	32.986	2.961	33.759	3.764
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		109.958	86.169		
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		6.206	7.340		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC		401.729	422.813		
Währungsderivate	FVTPL	Stufe 2	7.425	1.111	7.425	1.111
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC		37.951	25.474		
Summe			845.765	899.010	292.884	360.256

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 0,0 % p. a. und 2,5 % p. a. für in Euro abzurechnende Finanzinstrumente (Vj. zwischen 0,2 % p. a. und 1,6 % p. a.) sowie im Vorjahr für in US-Dollar abzurechnende Finanzinstrumente zwischen 0,5 % p. a. und 0,9 % p. a. verwendet. Die beizulegenden Zeitwerte der unter den lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Anleihen wurden von Stufe 2 in Stufe 1 umgruppiert und basieren auf den notierten Marktpreisen der Anleihen. Der Vorjahresausweis wurde entsprechend angepasst.

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 78 TEUR (Vj. 169 TEUR), Zugängen von Beteiligungen in Höhe von 85 TEUR (Vj. - TEUR) und Veränderungen im Konsolidierungskreis in Höhe von -42 TEUR (Vj. - TEUR). Im Vorjahr war darüber hinaus eine Umgliederung in die Position Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte in Höhe von -26 TEUR enthalten.

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC (Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 2.211 TEUR (Vj. 1.510 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 766 TEUR (Vj. 2.730 TEUR). Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 37.849 TEUR (Vj. 37.250 TEUR).

Die Folgebewertung der Derivate wird zum beizulegenden Zeitwert (Stufe-2-Bewertung) vorgenommen.

Die Vermögenswerte aus Währungsderivaten betragen zum Bilanzstichtag 207 TEUR (Vj. 5.613 TEUR). Die finanziellen Verbindlichkeiten aus Währungsderivaten betragen 7.425 TEUR (Vj. 1.111 TEUR). Ein Volumen von insgesamt 473 Mio. Euro (Vj. 352 Mio. Euro) war in Währungsderivaten, in US-Dollar, Britischen Pfund und Schweizer Franken, mit einer maximalen Restlaufzeit bis zu einem (Vj. zwei) 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 -7.217 TEUR (Vj. 4.502 TEUR).

Die Vermögenswerte aus Total Return Swaps auf Sixt Stammaktien in Höhe von 1.063 TEUR (Vj. - TEUR) werden zur Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus einem aktienbasierten Mitarbeiterbeteiligungsprogramm als Sicherungsinstrument in einer Cash-Flow-Hedge-Beziehung genutzt. Die Total Return Equity Swaps werden entsprechend der erwarteten Mitarbeiterfluktuation zu 82 % 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 oder der enthaltenen Zinskomponente im Total Return Swap 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 3,0 Mio. Euro (Vj. - 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	2021
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.063
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-
Buchwert Sicherungsinstrumente	1.063
Fair Value Änderung Sicherungsinstrument – designiertes Risiko	793
Buchwert des Grundgeschäfts	441
Fair Value Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	672
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Ineffektivität (sonstige betriebliche Erträge)	121
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasster unwirksamer Teil (sonstige betriebliche Erträge)	251
Aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliederter Betrag (Personalaufwand)	-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 1.973 TEUR erhöht bzw. um 300 TEUR vermindert (Vj. 2.057 TEUR erhöht bzw. um - TEUR vermindert). Die Sensitivität aus der Verschiebung der Zinskurven ist nach unten teilweise durch vertragliche Vereinbarungen zu Mindestbasiszinsen begrenzt.

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 2021 bilanzierten Marktwerte (Sonstige kurzfristige Vermögenswerte / Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten) von 38.443 TEUR / -46.986 TEUR (Vj. 31.576 TEUR / -38.551 TEUR) ergeben.

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 2021 bilanzierten Marktwerte (Sonstige langfristige Vermögenswerte) von 136 TEUR/-132 TEUR (Vj. - TEUR/- TEUR) ergeben. Neben der Parallelverschiebung der Zinskurven wurde ebenfalls eine Verschiebung des zugrunde liegenden Aktienpreises um +10/-10 Prozentpunkte unterstellt. Hierbei hätten sich die bilanzierten Marktwerte um 422 TEUR erhöht bzw. um 422 TEUR vermindert.

Aus den Zins-, Wechselkurs- und Aktienkursrisiken würden sich somit insgesamt aufgrund der in der Sensitivitätsanalyse angenommenen Wertänderungen eine Veränderung im Eigenkapital in Höhe von 37.028 TEUR/-47.240 TEUR (Vj. 29.519 TEUR/-38.551 TEUR) und eine Veränderung im Jahresergebnis von 36.850 TEUR/-47.062 TEUR (Vj. 29.519 TEUR/-38.551 TEUR) sowie eine Veränderung im Sonstigen Eigenkapital von 178 TEUR / -178 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.

Aktienkursrisiko

Durch das neu initiierte aktienbasierte Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (SPP) 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 ein Kursabsicherungsgeschäft in Form eines Total Return Swap abgeschlossen. Die Total Return Swaps werden als Cash Flow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zum Bilanzstichtag waren derivative Finanzinstrumente mit einem Nominalwert von 3,0 Mio. Euro zur Absicherung des Aktienkursrisikos im Bestand, deren beizulegender Zeitwert 1,1 Mio. Euro betrug.

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	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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen
in TEUR			
Sehr gering	429.506	4.397	425.108
Gering	72.660	6.306	66.354
Erhöht	38.778	18.783	19.995
Stark erhöht	84.950	66.365	18.585
Konzern 31. Dezember 2020	625.893	95.851	530.043

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 Coronapandemie wurden die Wertberichtigungssätze in Erwartung höherer Kreditverluste bereits im

Vorjahr angepasst und im aktuellen Jahr überprüft. 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	Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	Veränderung	Stand
in TEUR	1.1.2021			31.12.2021
Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	95.851	-	444	96.295

Entwicklung des Wertberichtigungskontos	Stand	Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	Veränderung	Stand
in TEUR	1.1.2020			31.12.2020
Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	80.065	-6.136	21.922	95.851

Analyse der Forderungen gegen Versicherungen in den sonstigen Vermögenswerten

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

Forderungen gegen Versicherungen nach Risikoklassen	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen
in TEUR			
Erhöht	30.011	10.611	19.400
Stark erhöht	15.606	11.532	4.075
Konzern 31. Dezember 2020	45.618	22.143	23.475

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	Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	Veränderung	Stand
in TEUR	1.1.2021			31.12.2021
Wertberichtigung für sonstige Vermögenswerte	22.143	-	-1.960	20.183



Entwicklung des Wertberichtigungskontos	Stand	Umgliederung als zur Veräußerung gehalten	Veränderung	Stand
in TEUR	1.1.2020			31.12.2020
Wertberichtigung für sonstige Vermögenswerte	18.682	-1.097	4.558	22.143

Im Geschäftsjahr betrug der Aufwand für ausgebuchte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen gegen Versicherungen insgesamt 88.727 TEUR (Vj. 32.323 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 -3.454 TEUR (Vj. 30.516 TEUR).

Die Erträge aus Einzahlungen auf ausgebuchte Forderungen beliefen sich auf 2.211 TEUR (Vj. 1.510 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	Schuldscheindarlehen	Anleihen	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Leasingverbindlichkeiten	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

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit	Commercial Paper	Schuldscheindarlehen	Anleihen	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
in TEUR						
2021	88.000	275.237	11.813	3.770	88.866	467.687
2022	-	64.638	261.813	3.760	83.712	413.923
2023	-	277.121	9.000	3.760	61.552	351.433
2024	-	290.519	559.000	3.760	45.774	899.053
2025	-	82.009	-	3.760	29.468	115.237
2026	-	93.858	-	3.760	18.767	116.386
2027 und später	-	-	-	50.580	57.764	108.344
31.12.2020	88.000	1.083.383	841.625	73.150	385.905	2.472.062

Die Rückführung der 2022 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.

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
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

Im Vorjahr beliefen sich die Rückzahlungsbeträge für Währungsderivate des Sixt-Konzerns auf 4.519 TEUR und waren vollständig innerhalb eines Jahres fällig.

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 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 38,6 % (Vj. 31,5 %). 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 44,3 % (Vj. 53,7 %). 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	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Außenumsatz	739,6	677,8	945,6	576,4	584,6	264,2	12,6	9,9	-	-	2.282,4	1.528,3
Innenumsatz	36,7	27,4	8,9	7,5	6,3	3,0	20,2	18,4	-72,1	-52,4	-	3,8
Gesamtumsatz	776,3	705,2	954,5	583,9	590,9	267,2	32,8	28,2	-72,1	-52,4	2.282,4	1.532,1
Leasingaufwendungen für Vermietfahrzeuge	43,8	52,0	10,5	8,7	-	-	-	-	-0,2	-0,0	54,0	60,7
Abschreibungen auf Vermietfahrzeuge	55,8	79,2	129,4	114,1	53,2	101,1	-	-	-	-0,0	238,4	294,4
Zinserträge	28,6	33,1	4,9	5,3	0,5	1,1	-	-	-33,3	-36,8	0,8	2,7
Zinsaufwendungen	-34,3	-30,9	-21,5	-17,1	-14,4	-23,7	-	-	34,6	36,6	-35,6	-35,2
Corporate EBITDA	177,6	48,7	233,3	78,9	163,6	-52,0	1,4	6,9	-	-	575,9	82,5
Sonstige Abschreibungen							4,5	4,8	-	-	131,6	163,7
Umgl. Zinsergebnis							-	-	-	-	34,9	32,5
EBIT ¹							-3,1	2,0	-	-	479,2	-48,7
Finanzergebnis							-2,2	-0,6	-	-	-37,0	-32,8
EBT ²							-5,4	1,5	-	-	442,2	-81,5
Investitionen ³	67,3	117,9	39,9	20,2	60,2	71,1	34,4	87,0	-58,6	-171,3	143,3	124,9
Vermögen	3.227,7	3.262,8	2.061,8	1.915,3	1.027,8	810,2	1.042,8	1.021,5	-2.904,8	-2.645,0	4.455,2	4.364,8
Schulden	2.293,1	2.437,2	1.204,1	1.231,2	628,7	550,5	132,2	135,8	-1.549,9	-1.348,5	2.708,2	3.006,1
Beschäftigte ⁴	2.704	3.171	2.421	2.585	955	902	319	263	-	-	6.399	6.921

¹ Entspricht dem Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)

² Entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)

³ Investitionen in langfristiges Vermögen inkl. Nutzungsrechte, ohne Vermietfahrzeuge

⁴ 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 erfolgt 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. Der Innenumsatz stellt die Umsätze der fortgeführten Geschäftsbereiche gegenüber fortgeführten sowie im Vorjahr auch gegenüber nicht fortgeführten Geschäftsbereichen dar.



Die nachfolgende Information nach Regionen stellt die Aufteilung des Konzernumsatzes und Konzernvermögens (ohne

Steuerpositionen) für die fortgeführten Geschäftsbereiche nach dem Standort der Konzerngesellschaften dar.

Region in Mio. Euro	Konzernumsatz		Vermögen	
	2021	2020	2021	2020
Inland	749,6	687,9	1.671,2	1.890,3
Europa/Sonstige	948,3	579,9	1.761,3	1.661,0
Davon Frankreich	293,4	197,1	604,1	624,6
Nordamerika	586,5	264,2	1.022,7	813,5
Gesamt Konzern	2.284,3	1.532,1	4.455,2	4.364,8

5.2 EVENTUALVERBINDLICHKEITEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften oder ähnlichen Verpflichtungen bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 89,9 Mio. Euro (Vj. 54,6 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	31.12.2021	31.12.2020
Fällig innerhalb eines Jahres	48,6	44,2
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	2,1	1,3
Gesamt Konzern	50,7	45,4

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Vermietflotte im Folgejahr beläuft sich auf rund 1.486,3 Mio. Euro (Vj. 787,2 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 2021 neu initiierte 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 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, sofern der Vorstand der Sixt SE selbst betroffen war mit Zustimmung des Aufsichtsrats, 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.

Der volle Anspruch eines Teilnehmers auf Auszahlung entsteht vier Jahre nach dem Zuteilungsdatum (Laufzeitende), 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 Laufzeitende 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.

Der SPP-Gewinn wird zum Laufzeitende 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 Durch-



schnittskurs pro Sixt-Stammaktie im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten zehn Handelstage vor dem Laufzeitende. 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 hat sich wie folgt entwickelt:

Anzahl Phantom Stocks	Zuteilung 2021
	2021
Ausstehend zu Beginn des Geschäftsjahres	-
Gewährt während des Geschäftsjahres	30.298
Verwirkt während des Geschäftsjahres	-193
Ausstehend am Ende des Geschäftsjahres	30.105

Die Bewertung der Phantom Stocks aus dem SPP wurde mit Hilfe eines Black-Scholes-Simulationsmodells durchgeführt. Folgende Parameter sind in die Simulation eingeflossen:

Parameter Simulationsmodell	Zuteilung 2021
Gewichteter beizulegender Zeitwert am 31. Dezember in Euro	140,43
Erwartete Dividendenrendite in %	2,93
Erwartete Laufzeit bis zur Ausübung ab jeweiliger Begebung in Jahren	3,38
Gewichteter Aktienkurs in Euro	155,28
Gewichteter Ausübungskurs in Euro	0,00

Dies führte 2021 zu einem Aufwand in Höhe von 441 TEUR (Vj. - TEUR). Die entsprechende Rückstellung beläuft sich auf 441 TEUR (Vj. - 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 Teilnehmereberechtigten 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 berechnen 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 (letztmalig) 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 2021 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. Die Gesamtlaufzeit des

MSP 2012 beträgt unter Einbeziehung dieser einjährigen Sperrfrist insgesamt elf Jahre bis 2023.

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 Aktienoptionen 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 2017				
	2021	2020	2019	2018	2017
Ausstehend zu Beginn des Geschäftsjahres	1.999.000	2.151.500	2.281.500	2.425.000	-
Gewährt während des Geschäftsjahres	-	-	-	-	2.490.000
Rückabgewickelt während des Geschäftsjahres	-176.000	-152.500	-130.000	-143.500	-65.000
Verfallen gemäß den Bedingungen	-1.823.000	-	-	-	-
Ausstehend am Ende des Geschäftsjahres	-	1.999.000	2.151.500	2.281.500	2.425.000
Bestehende vertragliche Verpflichtung zur zukünftigen Gewährung	-	-	-	-	-



Anzahl Aktienoptionen	Zuteilung 2018			
	2021	2020	2019	2018
Ausstehend zu Beginn des Geschäftsjahres	2.276.000	2.543.500	2.693.500	-
Gewährt während des Geschäftsjahres	-	-	-	2.703.500
Rückabgewickelt während des Geschäftsjahres	-278.500	-267.500	-150.000	-10.000
Ausstehend am Ende des Geschäftsjahres	1.997.500	2.276.000	2.543.500	2.693.500
Bestehende vertragliche Verpflichtung zur zukünftigen Gewährung	-	-	-	-

Aus gewährten Tranchen des MSP 2012 stehen zum Bilanzstichtag offen:

Zuteilung 2018	Anzahl der ausstehenden Aktienoptionen	Zukünftiges Ausübungsdatum	Restlaufzeit	Geschätzter Wandlungs-/ Ausübungspreis
Tranche 2018	1.997.500	2022	1,0 Jahre	54,76 Euro

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	Zuteilung 2017
Risikoloser Zinssatz in %	-0,01	-0,09
Erwartete Volatilität in %	27	27
Erwartete Laufzeit bis zur Ausübung ab jeweiliger Begebung in Jahren	4,0	4,0
Kurswert der Vorzugsaktie am Begebungstichtag in Euro	60,20	53,51

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 2021 einen Aufwand in Höhe von 825 TEUR (Vj. 1.085 TEUR) in Zusammenhang mit in Eigenkapitalinstrumenten zu erfüllenden aktienbasierten Vergütungen als Personalaufwand erfasst. Davon entfallen auf die „Zuteilung 2017“ 416 TEUR und die „Zuteilung 2018“ 409 TEUR.

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	
	2021	2020	2021	2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
in Mio. Euro								
CV Main 2000 UA	-	-	0,3	0,2	-	-	-	-
Sixt Immobilien Beteiligungen GmbH	1	1	1	1	1	1	0,2	0,2
Sixt Verwaltungs B.V.	1	-	-	-	0,1	1	-	-
TÜV SÜD Car Registration & Services GmbH	0,1	0,1	1,8	2,0	1	1	-	0,4

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 weniger als 0,1 Mio. Euro (Vj. 1,3 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. Aufsichtsrat 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	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen	
Erich Sixt (seit 16. Juni 2021) Vorsitzender Grünwald	Vorsitzender des Aufsichtsrats der trans-o-flex Express GmbH & Co. KGaA (seit 15. September 2021)	
Friedrich Jousen (bis 16. Juni 2021) Vorsitzender Vorsitzender des Vorstands der TUI AG Duisburg	Vorsitzender des Aufsichtsrats der TUI Deutschland GmbH Vorsitzender des Aufsichtsrats der TUIFly GmbH Vorsitzender des Verwaltungsrats der RIUSA II S.A., Spanien	
Dr. Julian zu Putlitz (seit 16. Juni 2021) CFO der IFCO Systems Group Pullach	Mitglied des Aufsichtsrats der Allane SE	
Dr. Daniel Terberger (seit 2012) Vorsitzender des Vorstands der KATAG AG Bielefeld	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 Prym Holding GmbH	
Ralf Teckentrup (bis 16. Juni 2021) Stellvertretender Vorsitzender Vorsitzender der Geschäftsführung der Condor Flugdienst GmbH Kronberg	Beirat der Deutsche Flugsicherung DFS GmbH	
Vorstand	Ressort	Wohnort
Alexander Sixt (Co-Vorsitzender seit 17. Juni 2021)	Organisation und Strategie	Grünwald
Konstantin Sixt (Co-Vorsitzender seit 17. Juni 2021)	Vertrieb	Grünwald
Erich Sixt	Vorsitzender (bis 16. Juni 2021)	Grünwald
Prof. Dr. Kai Andrejewski	Finanzen (seit 1. Juni 2021)	Pullach
Jörg Bremer	Finanzen (bis 31. Mai 2021)	Pullach
Nico Gabriel	Operations (seit 18. Januar 2021)	Neuried
Daniel Marasch	Van & Truck (1. Januar – 31. Dezember 2021)	Pullach
Detlev Pätsch	Operations (bis 31. März 2021)	Oberhaching

Die Vorstände hielten während ihrer Tätigkeit als Vorstand der Sixt SE im Geschäftsjahr 2021 keine weiteren Mandate in

Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.



Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands der Sixt SE

Gesamtbezüge	2021	2020
in TEUR		
Aufsichtsratsbezüge	218	200
Gesamtbezüge des Vorstands	13.144	10.316
Davon variable Bezüge	6.724	5.314

Im Geschäftsjahr 2021 wurden wie im Vorjahr keine Aktienoptionen an Mitglieder des Vorstands gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands beinhalten im Vorjahr als Komponente mit langfristiger Anreizwirkung den Ausübungsgewinn (brutto) aus der Ausübung von gewährten Aktienoptionen in Höhe von 1.400 TEUR; im Geschäftsjahr 2021 kam es zu keiner Ausübung.

Die variablen Bezüge beinhalten Bezüge, die erst in Folgejahren zur Auszahlung kommen. In Höhe von 1.926 TEUR ist die Auszahlung bedingt von der Erreichung eines Mindest-EBT im Geschäftsjahr 2022.

Im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms MSP 2012 waren am Ende des Berichtsjahres Mitgliedern des Aufsichtsrats keine und Mitgliedern des Vorstands, basierend auf ihrer Eigeninvestition, 300.000 (Vj. 800.000) Aktienoptionen zugeteilt. Des Weiteren waren ehemaligen Mitgliedern des Vorstands, basierend auf ihrer Eigeninvestition, 100.000 (Vj. -) Aktienoptionen zugeteilt. Zum Bilanzstichtag waren alle aus dem MSP 2012 resultierenden Aktienoptionen zugeteilt, sodass daraus keine weitere Zuteilungsverpflichtung mehr besteht. Im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms SPP waren am Ende des Berichtsjahres Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands keine virtuellen Aktien 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 2021 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 2021 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 2021 einen Bilanzgewinn

von 453.818 TEUR (Vj. 378.502 TEUR) aus. Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat schlägt der Vorstand vor, diesen Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

Verwendung des Bilanzgewinns	2021	2020
in TEUR		
Zahlung einer Dividende von 3,70 Euro (Vj. keine Dividende) je dividendenberechtigter Stammaktie	112.358	-
Zahlung einer Dividende von 3,72 Euro (Vj. 0,05 Euro) je dividendenberechtigter Vorzugsaktie	61.664	829
Vortrag auf neue Rechnung	279.796	377.674

Zum 31. Dezember 2021 bestehen 30.367.112 dividendenberechtigte Stammaktien und 16.576.246 dividendenberechtigte Vorzugsaktien. Dies würde zu einer Dividendenzahlung von 174.022 TEUR führen, die der erfreulichen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Sixt-Konzerns im Jahr 2021 angemessen Rechnung trägt.

Der Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2020 wurde von der Hauptversammlung am 16. Juni 2021 unverändert beschlossen.

5.6 NACHTRAGSBERICHT

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung eskalierte der Ukraine-Konflikt zu einer direkten militärischen Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine. In beiden Märkten ist Sixt lediglich über Franchisenehmer bzw. Servicepartner und Generalagenturen vertreten. In der Ukraine befindet sich zudem eine Tochtergesellschaft zur Entwicklung von Software. Es bestehen keine wesentlichen Vermögenswerte in beiden Ländern.

Aufgrund der aktuellen Lage wurden die konzern eigenen Vertriebs- und Marketingaktivitäten in Russland gestoppt und sämtliche Sanktionsvorgaben umgesetzt. Ebenso wurden alle Geschäftsbeziehungen zu staatsnahen russischen Unternehmen ausgesetzt. In der Ukraine wurden vorhandene Notfallpläne zum Schutz der Gesundheit unserer Mitarbeiter und des operativen Geschäfts umgehend eingeleitet und ausgeführt.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Krieges aus heutiger Sicht sind beschränkt auf Umsätze aus dem russischen und ukrainischen Franchise- und Vermittlergeschäft sowie dem Wegfall weniger Geschäftskunden und Ausfälle im Retail-Reiseverkehr.

Dahingegen können die Folgen des Konflikts auf die makroökonomische Gesamtsituation nur schwer abgeschätzt werden. Außerdem könnte eine weitere Verschlechterung der Liefersituation bei Fahrzeugen einen deutlichen Einfluss auf die Ertragslage des Unternehmens haben.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft sind nach Abschluss des Geschäftsjahres 2021 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

Pullach, 28. März 2022

Sixt SE

Der Vorstand

ALEXANDER SIXT

KONSTANTIN SIXT

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI

NICO GABRIEL

Rubrik „Corporate Governance“ den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

5.8 GENEHMIGUNG DES KONZERNABSCHLUSSES GEMÄß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 28. März 2022 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

WEITERE INFORMATIONEN

D.1 166 _ VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

D.2 167 _ WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

D.3 175 _ BILANZ DER SIXT SE

D.4 176 _ GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER SIXT SE

D.5 177 _ VERGÜTUNGSBERICHT

1. 177 _ Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2021

2. 182 _ Vergütung der Aufsichtsräte im Geschäftsjahr 2021

**3. 183 _ Vergleichende Darstellung der Vorstands-
und Aufsichtsratsvergütung**

**D.6 185 _ VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTS-
PRÜFERS ÜBER DIE PRÜFUNG DES
VERGÜTUNGSBERICHTS NACH § 162 ABS. 3 AKTG**

D.7 187 _ FINANZKALENDER



D **|| WEITERE INFORMATIONEN**

D.1 **|| VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER**

der Sixt SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2021

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, 28. März 2022

Sixt SE

Der Vorstand

ALEXANDER SIXT

KONSTANTIN SIXT

PROF. DR. KAI ANDREJEWSKI

NICO GABRIEL



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 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen 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 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung



unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Wertminderungsprüfung der nichtfinanziellen Vermögenswerte
2. Folgebewertung der Vermietfahrzeuge

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- a) Sachverhaltsbeschreibung (einschließlich Verweis auf zugehörige Angaben im Konzernabschluss)
- b) Prüferisches Vorgehen

1. Wertminderungsprüfung der nichtfinanziellen Vermögenswerte

a) Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 weist die Sixt SE nichtfinanzielle Vermögenswerte in Höhe von Mrd. EUR 3,7 aus. Diese setzen sich insbesondere aus Vermietfahrzeugen mit einem Buchwert von Mio. EUR 2.847 und Sachanlagevermögen von Mio. EUR 551 zusammen, die den einzelnen Landesgesellschaften von Sixt SE zugeordnet sind. Daneben werden immaterielle Vermögenswerte sowie Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von insgesamt Mio. EUR 47 ausgewiesen.

Die Sixt SE hat überprüft, ob die in Folge der globalen COVID-19-Pandemie fortbestehende Beeinträchtigung des Reise- und Mobilitätssektors einen Anhaltspunkt für eine mögliche Wertminderung ihrer nichtfinanziellen Vermögenswerte darstellt. Diese Analyse erfolgte in Bezug auf die einzelnen Landesgesellschaften, die als zahlungsmittelgenerierende Einheiten identifiziert wurden. Sofern das Vorliegen eines Anhaltspunkts einer Wertminderung bejaht wird, wird der erzielbare Wert der Landesgesellschaft bestimmt und ihrem Buchwert gegenübergestellt (Impairment Test). Da in der Regel keine Marktwerte für die einzelnen Landesgesellschaften vorliegen, wird der erzielbare Wert mittels eines Discounted Cashflow-Modells ermittelt. Die Bestimmung der künftigen Zahlungsströme erfolgt anhand der von den gesetzlichen Vertretern der Landesgesellschaften und der Sixt SE erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten operativen Vierjahresplanung, die mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben wird. Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten Kapitalkosten der jeweiligen Landesgesellschaft. Als Ergebnis der Überprüfung wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen Landesgesellschaft durch die gesetzlichen Vertreter sowie dem verwendeten Diskontierungszinssatz abhängig und daher mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Die Angaben der gesetzlichen Vertreter zu Wertminderungen sind im Konzernanhang in Abschnitt 3 „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie in den Abschnitten 4.5 sowie 4.12 bis 4.15 zu den jeweiligen Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Bilanz enthalten.

b) Die Angemessenheit der von der Gesellschaft verwendeten Kriterien zur Identifikation von Indikatoren für Wertminderungen haben wir im Vorfeld gewürdigt. Wir haben uns zunächst ein Verständnis von Kontrollumfeld, Risikobeurteilung sowie Prozessen und Überwachung in Hinblick auf Abläufe und Verfahren verschafft, die im Zusammenhang mit dem Impairment Test stehen. Im Rahmen unserer Prüfung der Werthaltigkeit der nichtfinanziellen Vermögenswerte haben wir auf unseren Kenntnissen und Prüfungsergebnissen aus Vorjahren aufgebaut. Zum Zwecke der Risikobeurteilung haben wir uns unter anderem ein Bild von der Planungstreue in der Vergangenheit gemacht. Im Weiteren haben wir das methodische Vorgehen zur Durchführung der Werthaltigkeitstests nachvollzogen. Dabei haben wir beurteilt, inwieweit die Vorgehensweise durch Subjektivität, Komplexität oder sonstige inhärente Risikofaktoren beeinflusst wurde. Insbesondere haben wir die Verknüpfungslogik im Discounted Cashflow-Modell sowie die rechnerische Richtigkeit der Berechnungen für die einzelnen Landesgesellschaften geprüft. Ob die bei den Berechnungen verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse eine sachgerechte Grundlage darstellen, haben wir insbesondere durch deren Abgleich mit der von den gesetzlichen Vertretern erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Vierjahresplanung sowie durch Befragung der gesetzlichen Vertreter bzw. der von ihnen benannten Personen überprüft. Darüber hinaus haben wir die Planungen unter Berücksichtigung allgemeiner und spezifischer Markterwartungen kritisch gewürdigt.

Wir haben uns mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern auseinandergesetzt und insbesondere die für die Phase nach dem Detailzeitraum unterstellten Wachstumsraten kritisch gewürdigt. Aufgrund der Tatsache, dass die künftigen Mittelzuflüsse auch von volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängen, die außerhalb der Einflussmöglichkeit der Gesellschaft liegen,



haben wir die von der Sixt SE ergänzend erstellten Szenarioanalysen untersucht, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei der Änderung wesentlicher Bewertungsparameter abschätzen zu können.

Die Angaben der gesetzlichen Vertreter im Konzernanhang haben wir daraufhin geprüft, ob sie vollständig und sachgerecht über im Zusammenhang mit den Werthaltigkeitsanalysen bestehende Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen Auskunft geben.

2. Folgebewertung der Vermietfahrzeuge

a) Im Konzernabschluss der Sixt SE werden Vermietfahrzeuge mit einem Betrag in Höhe von insgesamt Mio. EUR 2.847 ausgewiesen; dies entspricht rd. 63,0 % 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, wenn der Buchwert, der auf dem ursprünglich kalkulierten Restwert basiert, höher ist als der Wert, der sich nunmehr aus dem prospektiv bei Verwertung zu erwartenden Restwert ergibt.

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 4.17 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 Abschrei-

bungen. 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 Konzern-erklärung gemäß §§ 315b und c i. V. m. 289b bis e HGB“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Konzern-erklärung nach §§ 289b bis 289e sowie 315b und 315c HGB,
- \\ 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 Vergütungsbericht nach § 162 AktG
- \\ 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 in Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB“ des zusammengefassten Lageberichts ent-



haltenen Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und



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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- || gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- || holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- || beurteilen wir den Einklang des 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.



Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des 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 bereitgestellten Datei, die den SHA-256-Wert 6687bb3516513f8a99da2de8618e5506b580c508dcf3389cf84b6ca4b9fa819f 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 bereitgestellten 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 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten 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 (10.2021)) 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 bereitgestellte 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 16. Juni 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 22. Dezember 2021 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 im Bundesanzeiger bekanntzumachenden 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 28. März 2022

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

KLAUS LÖFFLER
Wirtschaftsprüfer

FLORIAN KORTE
Wirtschaftsprüfer



D.3 || BILANZ DER SIXT SE

zum 31. Dezember 2021 (HGB)

Aktiva		31.12.2021	31.12.2020
in TEUR			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögenswerte			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	148		488
II. Sachanlagen			
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.076		1.570
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.089		-
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	875.218		860.421
		877.530	862.479
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.266		2.019
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.752.418		1.861.546
3. Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12		6
4. Sonstige Vermögensgegenstände	11.640		4.033
		1.766.336	1.867.604
II. Guthaben bei Kreditinstituten		191.545	228.405
C. Rechnungsabgrenzungsposten		2.884	2.939
		2.838.296	2.961.427
Passiva			
in TEUR		31.12.2021	31.12.2020
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	120.175		120.175
(Bedingtes Kapital: 15.360 TEUR; Vorjahr 15.360 TEUR)			
II. Kapitalrücklage	203.173		203.173
III. Gewinnrücklagen			
Andere Gewinnrücklagen	113.538		113.538
IV. Bilanzgewinn	453.818		378.502
Davon Gewinnvortrag 377.674 TEUR (Vorjahr: 253.254 TEUR)		890.704	815.389
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen	21.507		8.632
2. Sonstige Rückstellungen	22.597		11.649
		44.105	20.282
C. Verbindlichkeiten			
1. Anleihen	800.000		800.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	748.500		1.083.000
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.885		3.552
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	342.366		227.675
5. Sonstige Verbindlichkeiten	8.736		11.529
		1.903.486	2.125.756
		2.838.296	2.961.427

Bilanzvermerke

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 552.655 TEUR (Vorjahr: 580.916 TEUR)



D.4 || GEWINN- UND VERLUSTRECHUNG DER SIXT SE

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (HGB)

in TEUR		2021	2020
1. Umsatzerlöse		95.496	30.538
2. Sonstige betriebliche Erträge		151.773	241.835
3. Aufwendungen für Fuhrpark		6.203	280
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	87.736		76.221
b) Sozial Abgaben	11.146		9.967
		98.882	86.188
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen		1.119	1.289
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		141.147	95.763
7. Erträge aus Beteiligungen		95.416	43.811
8. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen		5.446	-
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		41.384	31.630
10. Abschreibungen auf Finanzanlagen		18.630	25
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme		17	1.600
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		30.555	28.808
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		16.818	8.612
14. Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss		76.144	125.248
15. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		377.674	253.254
16. Bilanzgewinn		453.818	378.502



D.5 || VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht gibt Auskunft über die im Geschäftsjahr 2021 jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Mitglied des Vorstands und des Aufsichtsrats der Sixt SE („Gesellschaft“) gewährte und geschuldete Vergütung. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften.

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). Es gilt für alle Vorstandsdienstverträge, die nach Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgeschlossen oder verlängert werden. Die Vorstandsdienstverträge aller gegenwärtigen Vorstandsmitglieder entsprechen dem beschlossenen Vergütungssystem bzw. wurden entsprechend angepasst.

Die Vergütung der Aufsichtsräte erfolgte satzungsgemäß bzw. entsprechend des von der ordentlichen Hauptversammlung der Sixt SE vom 16. Juni 2021 gemäß § 113 Abs. 3 Sätze 1 und 2 AktG zu Tagesordnungspunkt 8 gefassten Beschlusses. Durch den Beschluss wurde die künftige Vergütung der Aufsichtsräte außerhalb der Satzung geregelt. Dabei wurden die bisherigen Bestimmungen in § 15 der Satzung der Gesellschaft unverändert übernommen und lediglich durch eine Regelung ergänzt, wonach dem Aufsichtsratsvorsitzenden zusätzlich zu seiner (unveränderten) monetären Vergütung von der Gesellschaft als Sachleistung ein Dienstwagen mit privater Nutzungsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird.

Detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite der Gesellschaft unter 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.

1. VORSTANDSVERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

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 zu dem 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 Gesamtunternehmens 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.

Die den Mitgliedern des Vorstands von der Sixt SE im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Gesamtvergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG in individualisierter Form ist nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Die Tabellen enthalten demnach alle Beträge, die den einzelnen Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 tatsächlich zugeflossen sind (gewährte Vergütung) beziehungsweise alle rechtlich fälligen, aber bisher nicht zugeflossenen Vergütungen (geschuldete Vergütung). Die Tantieme 2021 wird als gewährte Vergütung betrachtet, da die maßgebliche Leistung bis zum 31. Dezember 2021 erbracht und die Vergütung damit im Grundsatz verdient wurde.

Somit wird die Tantieme 2021 als Teil der Gesamtvergütung angegeben, obwohl die Auszahlung erst nach Ablauf des Geschäftsjahres 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.



Gegenwärtige Vorstandsmitglieder	Alexander Sixt	Konstantin Sixt	Prof. Dr. Kai Andrejewski	Nico Gabriel
	COO bis 16.06.2021	CSO bis 16.06.2021	CFO seit 01.06.2021	COO seit 18.01.2021
	Co-Vorsitzender des Vorstands seit 17.06.2021	Co-Vorsitzender des Vorstands seit 17.06.2021		
in TEUR	2021	2021	2021	2021
Grundvergütung	1.377	1.377	379	478
Nebenleistungen ¹	38	26	11	20
Summe der festen Vergütungsbestandteile	1.415	1.403	390	498
Relativer Anteil der festen Vergütungsbestandteile in % der Gesamtvergütung	42,8 %	42,6 %	41,6 %	35,8 %
Tantieme 2021 (Auszahlung in zwei Teilen im Jahr 2022 und 2023)	1.890	1.890	547	895
Relativer Anteil der Tantieme 2021 in % der Gesamtvergütung	57,2 %	57,4 %	58,4 %	64,3 %
Mehrjährige variable Vergütung ²	-	-	-	-
Gesamtvergütung	3.305	3.293	937	1.393

Im Geschäftsjahr 2021 ausgeschiedene Vorstandsmitglieder	Erich Sixt	Detlev Pättsch	Jörg Bremer	Daniel Marasch
	CEO bis 16.06.2021	COO bis 31.03.2021	CFO bis 31.05.2021	CVTO bis 31.12.2021
in TEUR	2021	2021	2021	2021
Grundvergütung	1.107	148	300	900
Nebenleistungen ¹	25	15	11	33
Summe der festen Vergütungsbestandteile	1.132	163	311	933
Relativer Anteil der festen Vergütungsbestandteile in % der Gesamtvergütung	60,7 %	37,2 %	34,4 %	92,6 %
Tantieme 2021 (Auszahlung im Jahr 2022)	733	175	594	n/a
Relativer Anteil der Tantieme 2021 in % der Gesamtvergütung	39,3 %	40,0 %	65,6 %	0,0 %
Mehrjährige variable Vergütung ²	-	-	-	-
Sonstiges ³	-	100	-	75
Relativer Anteil sonstiger Bestandteile in % der Gesamtvergütung	-	23,0 %	-	7,4 %
Gesamtvergütung	1.865	438	905	1.008

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 erfolgte im Jahr 2021 nicht. Die Details zu dem Share-Performance-Programm werden nachstehend dargestellt. 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 2021 keine Zuteilung oder Auszahlung.

³ Hiervon umfasst sind bei Herrn Pättsch Einmalzahlungen zur Abgeltung von Urlaubsansprüchen aus vergangenen Jahren. Bei Herrn Marasch betrifft dies die dargelegte Abfindungszahlung, die im Januar 2022 ausgezahlt, aber als gewährte Vergütung betrachtet wurde.



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 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). Herr Pätsch erhielt zudem einen Zuschuss zur sozialen Vorsorge. 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 2021 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 2021 sind abhängig von dem für das Geschäftsjahr 2021 im Konzernabschluss der Sixt SE ausgewiesenen

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern (EBT) als Performancekennzahl. Diese Vergütungskomponente fördert aufgrund ihrer Berechnungsklarheit und Transparenz und aufgrund der grundsätzlich ertragsbezogenen und auf das Gesamtunternehmen ausgerichteten Ausgestaltung ein nachhaltig ertragsorientiertes Wachstum der Sixt-Gruppe und am Erfolg des Gesamtunternehmens 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. Euro des EBT über dem vereinbarten Mindestwert. Wenn das EBT einen bestimmten zusätzlichen Wert überschreitet (EBT-Zusatzschwelle), erhöht sich der für jede volle Mio. Euro 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) wurde individuell für die einzelnen Vorstandsmitglieder vereinbart und ist aus nachstehenden Tabellen ersichtlich:



Gegenwärtige Vorstandsmitglieder	Alexander Sixt	Alexander Sixt	Konstantin Sixt	Konstantin Sixt	Prof. Dr. Kai Andrejewski	Nico Gabriel
	COO bis 16.06.2021	Co-Vorsitzender des Vorstands seit 17.06.2021	CSO bis 16.06.2021	Co-Vorsitzender des Vorstands seit 17.06.2021	CFO seit 01.06.2021	COO seit 18.01.2021
	2021 (bis 16.06.)	2021 (seit 17.06.)	2021 (bis 16.06.)	2021 (seit 17.06.)	2021	2021
EBT-Mindestwert (in Mio. Euro)	50	100	50	100	200	200
EBT-Zusatzschwelle (in Mio. Euro)	100	400	100	400	300	300
Maximalbetrag für die Tantieme pro Jahr (Cap) (in TEUR)	1.500	2.600	1.500	2.600	2.000	2.000

Frühere Vorstandsmitglieder	Erich Sixt	Detlev Pätsch	Jörg Bremer	Daniel Marasch ¹
	CEO bis 16.06.2021	COO bis 31.03.2021	CFO bis 31.05.2021	CVTO bis 31.12.2021
	2021	2021	2021	2021
EBT-Mindestwert (in Mio. Euro)	250	50	150	-
EBT-Zusatzschwelle (in Mio. Euro)	-	150	250	-
Maximalbetrag für die Tantieme pro Jahr (Cap) (in TEUR)	1.600	700	1.400	-

¹ Herr Marasch ist zum 31. Dezember 2021 ausgeschieden. Ein Tantiemeanspruch ist nicht entstanden.

Soweit die Verträge bereits dem neuen Vergütungssystem entsprechen, ist der Tantiemeanspruch 2021 in zwei Tranchen untergliedert. Die erste Tranche in Höhe von 49,9% des Tantiemeanspruchs wird mit Ablauf der Hauptversammlung 2022 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. Bei Altverträgen erfolgt die Auszahlung nicht in zwei Tranchen, sondern in einem im Jahr 2022. Die Verträge der beiden Co-

Vorsitzenden des Vorstands, Herr Alexander Sixt und Herr Konstantin Sixt, entsprechen dem neuen Vergütungssystem seit dem 17. Juni 2021. Für die auf die Zeit zuvor entfallende Tantieme erfolgt die Auszahlung vollständig im Jahr 2022.

Im Jahr 2021 – dem bisher besten Geschäftsjahr der Unternehmensgeschichte² – betrug das EBT 442,2 Mio. Euro, so dass die vereinbarten EBT-Mindestwerte und die EBT-Zusatzschwelle erreicht wurden. Damit werden aus der Tantieme für das Geschäftsjahr 2021 in den Geschäftsjahren 2022 bzw. 2023 folgende Beträge zur Zahlung fällig, wobei die Auszahlung im Jahr 2023 bei den gegenwärtigen Vorstandsmitgliedern vom Erreichen des für das Geschäftsjahr 2022 geltenden EBT-Mindestwertes abhängt:

² Das EBT des Jahres 2018 in Höhe von 534,6 Mio. Euro enthielt einen Sondereffekt aus dem Verkauf des Anteils an DriveNow und betrug bereinigt 336,7 Mio. Euro.



Tantieme 2021 nach Fälligkeit	Alexander Sixt	Konstantin Sixt	Prof. Dr. Kai Andrejewski	Nico Gabriel	Erich Sixt	Detlev Pätsch	Jörg Bremer	Daniel Marasch
in TEUR								
2022	1.288	1.288	273	447	733	175	594	-
2023	602	602	274	448	-	-	-	-
Gesamt	1.890	1.890	547	895	733	175	594	-

Aus Gründen der Transparenz wurde der gesamte Tantiemebetrag als Teil der Gesamtvergütung für 2021 ausgewiesen.

Aktienbasiertes virtuelles Share-Performance-Programm

Im Konzern bestand im Geschäftsjahr 2021 ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching-Stock-Programm – MSP), welches 2012 initiiert wurde (MSP 2012). Im Geschäftsjahr 2021 wurden daraus keine neuen Tranchen von Aktienoptionen an Vorstände und Mitarbeiter zugeteilt und keine Vorzugsaktien ausgegeben.

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. Wenn in einem Geschäftsjahr ein bestimmter EBT-Mindestwert erreicht wird, wird den Vorstandsmitgliedern im Folgejahr eine bestimmte Anzahl virtueller Stammaktien zugeteilt. Die Anzahl der 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 1. 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. 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 eine langfristige Kursentwicklung gekoppelt ist, spiegelt sie zum einen die Interessen der Aktionäre wider und soll zum anderen eine nachhaltige Unternehmensstrategie sichern.

Der im Rahmen des SPP für das jeweils vereinbarte EBT-Mindestwert wurde in allen Fällen erreicht, sodass die gegenwärtigen Vorstandsmitglieder am 1. Juni 2022 virtuelle Stammaktien entsprechend des in nachstehender Tabelle genannten Gegenwerts zugeteilt bekommen. Die genaue Anzahl ist insbesondere von dem gewichteten Schlusskurs der Stammaktien während der letzten zehn Handelstage vor dem Datum der Zuteilung abhängig und kann derzeit noch nicht bestimmt werden. Nachstehende Tabelle enthält zudem den EBT-Mindestwert, den maximalen Zuteilungsbetrag (Cap) und den (im Fall einer Auszahlung nach vier Jahren geltenden) Auszahlungscap.



Gegenwärtige Vorstandsmitglieder	Alexander Sixt	Konstantin Sixt	Prof. Dr. Kai Andrejewski	Nico Gabriel
	COO bis 16.06.2021	CSO bis 16.06.2021	CFO seit 01.06.2021	COO seit 18.01.2021
	Co-Vorsitzender des Vorstands seit 17.06.2021	Co-Vorsitzender des Vorstands seit 17.06.2021		
in TEUR	2021	2021	2021	2021
EBT-Mindestwert (in Mio. EUR)	100	100	100	100
Gegenwert als Basis für die Berechnung der virtuellen Aktienanzahl zum Zuteilungstag (01.06.2022) (in TEUR)	1.106	1.106	331	664
Maximaler Zuteilungsbetrag (CAP) (in TEUR)	1.500	1.500	500	800
Auszahlungscap	1.500	1.500	500	800

Gesamtvergütung und Maximalvergütung

Für das Geschäftsjahr 2021 ergibt sich eine Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft in Höhe von insgesamt 13,1 Mio. Euro. Im Rahmen des Vergütungssystems wurde eine Maximalvergütung für den Gesamtvorstand in Höhe von 23 Mio. Euro und eine Zielvergütung für den Gesamtvorstand von 15,6 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. Im Geschäftsjahr 2021 ist weder eine Zuteilung virtueller Aktien noch eine Auszahlung aus aktienbasierten Vergütungsbestandteilen erfolgt, sodass für die Zwecke der Gegenüberstellung keine anderweitige Zuordnung erforderlich ist. Die Maximalvergütung für den Gesamtvorstand in Höhe von 23 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2021 wurde somit eingehalten.

Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile/ Zusagen Dritter

Im Geschäftsjahr 2021 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.

Leistungen im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Vorstandsmitgliedern

Herr Jörg Bremer ist im beiderseitigen Einvernehmen bereits zum 31. Mai 2021 und nicht mit Ablauf seiner Bestelldauer zum 31. Oktober 2021 aus dem Vorstand ausgeschieden. Sein Dienstvertrag wurde zum 30. Juni 2021 beendet. Herr Daniel

Marasch ist in beiderseitigem Einvernehmen zum 31. Dezember 2021 ausgeschieden. Im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden erhielt Herr Daniel Marasch zum 31. Februar 2022 eine Abfindung in Höhe von 75.000 Euro. Hiermit wurden etwaige Tantiemeansprüche von Herrn Marasch mitabgegolten.

2. VERGÜTUNG DER AUFSICHTSRÄTE IM GESCHÄFTSJAHR 2021

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.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat eine feste Vergütung in Höhe von 50.000 Euro. Der Vorsitzende erhält den doppelten Betrag (100.000 Euro). 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. Aufgrund des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. Juni 2021 stellt die Gesellschaft dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats darüber hinaus einen Dienstwagen der Oberklasse zur Verfügung, der auch privat genutzt werden kann. Ferner besteht zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Ver-



mögensschadens-Haftpflichtversicherung (D&O). Ein Selbstbehalt wurde nicht vereinbart.

Auf Basis des beschriebenen Vergütungssystems ergibt sich für die ehemaligen und aktiven Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2021 die in nachfolgender Tabelle aufgeführte gewährte und geschuldete Gesamtvergütung. Die Tabelle enthält demnach alle Beträge, die den einzelnen Aufsichtsrats-

mitgliedern im Geschäftsjahr 2021 tatsächlich zugeflossen sind (gewährte Vergütung) beziehungsweise alle rechtlich fälligen, aber bisher nicht zugeflossenen Vergütungen (geschuldete Vergütung). Die Festvergütung 2021 wird als gewährte Vergütung betrachtet, da die maßgebliche Leistung bis zum 31. Dezember 2021 erbracht und die Vergütung damit im Grundsatz verdient wurde. Die tatsächliche Auszahlung erfolgte zu Beginn des Geschäftsjahres 2022.

Gegenwärtige und ausgeschiedene Aufsichtsratsmitglieder	Festvergütung 2021	Nebenleistungen 2021
in TEUR		
Friedrich Joussen (Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 16.06.2021)	46	-
Erich Sixt (Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 16.06.2021)	54	18 ¹
Dr. Terberger (Mitglied des Aufsichtsrats)	50	-
Ralf Teckentrup (Mitglied des Aufsichtsrats bis 16.06.2021)	23	-
Dr. Julian zu Putlitz (Mitglied des Aufsichtsrats seit 16.06.2021)	27	-

¹ Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält aufgrund des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung 2021 vom 16. Juni 2021 einen Dienstwagen, auch zur privaten Verfügung.

3. 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 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. Die angegebene Veränderung bei den Vorstandsmitgliedern 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. 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
Gegenwärtige Vorstandsmitglieder	
Alexander Sixt	294 %
Konstantin Sixt	294 %
Prof. Dr. Kai Andrejewski (CFO seit 01.06.2021)	-
Nico Gabriel (COO seit 18.01.2021)	-
Ausgeschiedene und frühere Vorstandmitglieder	
Daniel Marasch (CVTO bis 31.12.2021)	-
Erich Sixt (CEO bis 16.06.2021)	391 %
Jörg Bremer (CFO bis 30.06.2021)	96 %
Detlev Pätch (COO bis 31.03.2021)	26 %
Gegenwärtige Aufsichtsratsmitglieder	
Erich Sixt (Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 16.06.2021)	-
Dr. Julian zu Putlitz (Mitglied des Aufsichtsrats seit 16.06.2021)	-
Dr. Daniel Terberger (Mitglied des Aufsichtsrats)	0 %
Frühere Aufsichtsratsmitglieder	
Friedrich Joussen (Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 16.06.2021)	0 %
Ralf Teckentrup (Mitglied des Aufsichtsrats bis 16.06.2021)	0 %
Ertragsentwicklung der Gesellschaft	
Jahresüberschuss der Sixt SE gem. §275 Abs. 3 Nr. 16 HGB	-29 % ¹
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Sixt-Konzerns (EBT) nach IFRS	n/a % ²
Ergebnis des Sixt-Konzerns nach IFRS	15.828 % ³
Durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer	11 %

¹ Der handelsrechtliche Jahresüberschuss des Sixt SE im Jahr 2020 enthielt einen Sondereffekt aus dem Verkauf der Sixt Leasing in Höhe von 129.430 TEUR.

² 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.

³ Das Ergebnis des Sixt Konzerns nach IFRS lag im Jahr 2020 bei 1.966 TEUR und im Jahr 2021 bei 313.150 TEUR.

Pullach, 29. März 2022

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 2021 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.



Umgang mit etwaigen irreführenden Darstellungen

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, den Vergütungsbericht unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Abschlussprüfung zu lesen und dabei für Anzeichen aufmerksam zu bleiben, ob der Vergütungsbericht irreführende Darstellungen in Bezug auf die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen

Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts enthält.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine solche irreführende Darstellung vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.“

München, den 29. März 2022

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

KLAUS LÖFFLER
Wirtschaftsprüfer

FLORIAN KORTE
Wirtschaftsprüfer



D.7 \\ FINANZKALENDER

Finanzkalender der Sixt SE	
Bilanzpressekonferenz zum Geschäftsjahr 2021	2. März 2022
Veröffentlichung Geschäftsbericht 2021	30. März 2022
Analystenkonferenz (Frankfurt)	5. April 2022
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2022	12. Mai 2022
Ordentliche Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2021 (virtuelle Hauptversammlung)	25. Mai 2022
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2022	10. August 2022
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2022	9. November 2022

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.de>

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