



Volvo Group Trucks Central Europe GmbH

Ismaning

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

1. Grundlagen des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der An- und Verkauf, die Montage, An- und Vermietung, Verwaltung und Vermittlung von Nutzfahrzeugen aller Art, von Ersatzteilen und Zubehör dafür sowie jegliche zu ihrer Instandsetzung und/oder Erhaltung erforderliche Arbeit; ferner die Übernahme und die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen im Bereich dieses Gegenstandes. Die Gesellschaft ist für die Marktbetreuung der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks in Deutschland zuständig.

2. Wirtschaftsbericht

a) Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war im Jahr 2024 analog zum Vorjahr von einem leichten Rückgang des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts gekennzeichnet. Nachdem im Vorjahr ein Rückgang um 0,3 % zu beobachten war, war im Geschäftsjahr 2024 ein Rückgang der Gesamtkonjunktur (BIP) um 0,2 % zu verzeichnen. Der Rückgang war insbesondere aufgrund zunehmender Konkurrenz für die deutsche Exportwirtschaft auf wichtigen Absatzmärkten, hohe Energiekosten, ein nach wie vor erhöhtes Zinsniveau, aber auch unsichere wirtschaftliche Aussichten verursacht (Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 15. Januar 2025). Dieser Rückgang hat sich auch auf die Nutzfahrzeugbranche ausgewirkt. In Deutschland sind die Gesamtzulassungen in der für die Gesellschaft relevanten schweren Klasse (über 16 t zulässiges Gesamtgewicht) mit 60.389 Einheiten gegenüber dem Vorjahr (68.516 Einheiten) deutlich zurückgegangen (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt).

b) Geschäftsverlauf

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die Umsatzentwicklung der Neufahrzeuge der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks sowie der Ersatzteile der Marke Volvo Trucks und der inländische Marktanteil bezogen auf die Zulassungszahlen (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt).

Im Berichtsjahr konnte die Marke Volvo Trucks (10,0 %; Vorjahr: 9,7 %) gemeinsam mit der Marke Renault Trucks (1,1 %; Vorjahr: 1,4 %) mit einem Marktanteil von insgesamt 11,1 % (Vorjahr: 11,1 %) in der schweren Klasse (ab 16 t zulässiges Gesamtgewicht) das Vorjahresergebnis halten. In der mittelschweren Klasse (über 6 t bis 15,9 t zulässiges Gesamtgewicht) war der Marktanteil bei der Marke Renault Trucks mit 0,4 % gegenüber 0,1 % im Vorjahr ansteigend, während der Marktanteil der Marke Volvo Trucks mit 0,5 % gegenüber 0,6 % im Vorjahr leicht zurückgegangen ist. In der leichten Klasse (bis 6 t zulässiges Gesamtgewicht) war bei Renault Trucks der Marktanteil mit 0,3 % gegenüber 0,4 % im Vorjahr leicht rückläufig.

Im Bereich der E-Mobility konnte die Marke Volvo Trucks einen leicht rückläufigen Marktanteil von 42,2 % (Vorjahr: 43,9 %) bei ansteigenden Stückzahlen (470 gegenüber 294 im Vorjahr) erreichen. Bei der Marke Renault Trucks ist der Marktanteil auf 8,6 % (96 Fahrzeuge) gegenüber 3,1 % im Vorjahr angestiegen. Diese Marktanteile wurden gemeinsam von eigenen als auch privaten Händlern erzielt (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt).

Gegenüber den prognostizierten Marktanteilen in Höhe des Vorjahresniveaus konnte bei der Marke Volvo Trucks ein Anstieg von 3,1 % erreicht werden. Bei einem über den Erwartungen liegenden Gesamtmarktes (60.389 Einheiten, prognostiziert 58.000 Einheiten) konnte die Marke Volvo Trucks, insbesondere auch aufgrund einer attraktiven Produktpalette sowie eines umfangreichen Angebots an Elektro-Fahrzeugen die prognostizierten Marktanteile leicht übertreffen. Zwar sind die Zulassungen im Jahresvergleich um 9,3 % zurückgegangen, nicht jedoch in gleichem Maße wie der Gesamtmarkt.

Die Gesellschaft ist als Importeur für Neufahrzeuge der Marke Volvo Trucks tätig. Volvo Truck Corporation, Göteborg, Schweden, verkauft die Fahrzeuge an die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH und Letztere beliefert den eigenen Händler (Volvo Group Trucks Vertriebs GmbH) und die privaten Händler. Die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH bietet Rückkaufsvereinbarungen zu einem im Voraus festgelegten Preis und Rückgabezeitpunkt an, nimmt die Fahrzeuge zurück und trägt die Risiken aus den Rückkaufsvereinbarungen. Für Rückkaufsvereinbarungen, bei denen der Kunde die Fahrzeuge zurückgeben kann, jedoch nicht muss, und bei denen nicht mit einer Rückgabe zu rechnen ist, wurden die Umsatzerlöse realisiert, da die Chancen und Risiken aus diesen Verträgen auf die Kunden übertragen wurden. Der erwartete Rückgang bei den Umsatzerlösen mit Neufahrzeugen der Marke Volvo Trucks im niedrigen zweistelligen Prozentbereich konnte mit -30,4 % neben dem erheblichen intensiveren Preiswettbewerb auch trotz einer deutlich rückläufigen Zahl von Auslieferungen erreicht werden. Der für die Umsatzerlöse mit Ersatzteilen der Marke Volvo Trucks prognostizierte Anstieg im mittleren einstelligen Prozentbereich wurde mit 1,2 % verfehlt.



Bei der Marke Renault Trucks konnte der prognostizierte nahezu konstante Marktanteil bei einem Rückgang um 21,4 % nicht erreicht werden. Verursacht wurde diese Entwicklung für die Marke Renault Trucks im Wesentlichen durch eine verspätete Umsetzung der Preisanpassung, um auf die Preisrückgänge in einem sehr wettbewerbsintensiven Markt zu reagieren. Renault Trucks SAS, Saint-Priest, Frankreich, verkauft die Fahrzeuge an die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH und Letztere beliefert den eigenen (Volvo Group Trucks Vertriebs GmbH) und die privaten Händler. Die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH bietet Rückkaufsvereinbarungen zu einem im Voraus festgelegten Preis und Rückgabzeitpunkt an und nimmt die Fahrzeuge zurück. Bei den Umsatzerlösen aus der Vermarktung von Neufahrzeugen der Marke Renault Trucks wurde der erwartete Rückgang im niedrigen zweistelligen Prozentbereich mit -36,8 % nicht erreicht.

Neben den genannten Umsatzerlösen aus der Vermarktung von Neufahrzeugen der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks sowie Ersatzteilen der Marke Volvo Trucks erzielt die Gesellschaft Umsatzerlöse aus Verkäufen von Gebrauchtfahrzeugen, die aufgrund von Rücknahmeverpflichtungen von Kunden angekauft werden. Des Weiteren erzielt die Gesellschaft Umsatzerlöse aus der Zurverfügungstellung von IT-Infrastruktur, Verkauf von Lizenzen und Erbringung von Schulungsleistungen an die Händler/Werkstätten. Außerdem erbringt die Gesellschaft Verwaltungsleistungen an die Volvo Group Holding Germany GmbH. Aus der Verwaltung der Service-Verträge realisiert die Gesellschaft ebenso Umsatzerlöse.

Ende 2024 wurden 252 (31. Dezember 2023: 233) Mitarbeiter beschäftigt.

Das Jahresergebnis (vor Ergebnisabführungen der Organgesellschaften an die Gesellschaft sowie Ergebnisabführung an den Gesellschafter) hat sich im Berichtsjahr insbesondere durch einen relativ rückläufigen Materialaufwand gegenüber den Umsatzerlösen (89,7 %; Vorjahr 93,6 %) um 23,0 % verbessert und liegt damit über den Erwartungen (leicht rückläufiges bis konstantes Ergebnis vor Ergebnisabführungen).

Zur Unternehmenssteuerung werden keine nichtfinanziellen Leistungsindikatoren herangezogen. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren sind für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und der Lage des Unternehmens auch nicht von Bedeutung.

c) Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH hält zum Bilanzstichtag 100 % der Anteile an vier operativen Trucks Gesellschaften. Während die Volvo Group Trucks Vertriebs GmbH, Ismaning, den Vertrieb von Neufahrzeugen abdeckt, erbringen die Volvo Group Trucks Service GmbH, Frechen, und die Volvo Group Trucks Service Nord GmbH, Ismaning, Werkstattleistungen einschließlich der Vermarktung von Ersatzteilen. Die Volvo Group Trucks Rental GmbH, Ismaning, ist im Vermietungsgeschäft tätig.

Mit notariellem Vertrag vom 15. August 2024 wurde die Volvo Group Trucks Vertrieb Nord GmbH, Ismaning, rückwirkend zum 1. Januar 2024 auf die Volvo Group Trucks Vertriebs GmbH, Ismaning, verschmolzen. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte unter dem 26. August 2024.

Weiterhin ist die Gesellschaft zu 100 % an der Volvo Penta Central Europe GmbH, Kiel, beteiligt. Diese erbringt Leistungen im Vertrieb und Service von Volvo Penta Boots- und Industriemotoren sowie von allen übrigen zum Vertriebsprogramm der AB Volvo Penta, Göteborg, gehörenden Produkten.

An der Volvo Group Real Estate Germany GmbH, Ismaning, ist die Gesellschaft mit 90 % beteiligt. Die Volvo Group Real Estate Germany GmbH erwirbt, hält und verwertet Grundstücke.

Die Bilanzsumme ist im Berichtsjahr von € 462,5 Mio. (Vorjahr) um € 47,8 Mio. auf € 414,7 Mio. zurückgegangen.

Die Vorräte sind aufgrund des geringeren Geschäftsvolumens im Berichtsjahr von € 21,4 Mio. auf € 14,2 Mio. zurückgegangen. Weiterhin war ein Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um € 35,8 Mio. zu beobachten, zu dem auch der geringere Cash Pool Bestand (€ 216,6 Mio.; Vorjahr € 235,0 Mio.) und die um € 27,6 Mio. geringeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beigetragen haben.

Die Pensionsrückstellungen sind um € 1,2 Mio. von € 25,0 Mio. auf € 26,2 Mio. angestiegen, während die sonstigen Rückstellungen mit € 103,3 Mio. (Vorjahr: € 103,4 Mio.) nahezu konstant geblieben sind.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind aufgrund niedrigerer Verbindlichkeiten gegenüber der Volvo Truck Corporation, Göteborg, Schweden, durch das rückläufige Geschäftsvolumen sowie gegenläufig durch höhere Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung gegenüber dem Gesellschafter, per Saldo um € 41,4 Mio. von € 109,1 Mio. auf € 67,7 Mio. zurückgegangen.

Wesentlich beigetragen zu dem Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten um € 35,6 Mio. von € 99,2 Mio. auf € 63,6 Mio. haben die Verminderung der Verbindlichkeit aus Rücknahmeverpflichtungen für Fahrzeuge, die sich im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft befinden mit € 22,5 Mio. sowie der Rückgang der Umsatzsteuerverbindlichkeit (€ 13,0 Mio.) bedingt durch das geringere Geschäftsvolumen.

Im Wesentlichen durch die abgegrenzten künftigen Mieterlöse der Fahrzeuge der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks, die sich im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft befinden, hat sich der passive Rechnungsabgrenzungspostens von € 73,4 Mio. um € 28,3 Mio. auf € 101,7 Mio. erhöht.

Die Umsatzerlöse haben sich im Berichtsjahr auf € 881,5 Mio. (Vorjahr: € 1.203,9 Mio.) vermindert. Darin enthalten sind € 612,0 Mio. gegenüber € 879,8 Mio. im Vorjahr aus dem Verkauf von Neufahrzeugen der Marke Volvo Trucks, dies entspricht einem Rückgang um 30,4 %. Neben einem erheblich intensiveren Preiswettbewerb hat auch eine geringere Anzahl an verkauften Fahrzeugen zu dem signifikanten Rückgang beigetragen. Ebenfalls deutlich rückläufig waren die Umsatzerlöse aus der Vertriebstätigkeit für Neufahrzeuge der Marke Renault Trucks von € 119,0 Mio. im Vorjahr auf € 75,3 Mio. (36,8 %) durch die deutlich rückläufige Anzahl verkauften Fahrzeugen sowie den verschärften Preiswettbewerb. Die Umsatzerlöse aus der Vermarktung von Ersatzteilen der Marke Volvo Trucks haben sich auch durch Preisanpassungen um € 1,6 Mio. auf € 126,7 Mio. (Vorjahr: € 125,1 Mio.) erhöht. In Folge des auch auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge herrschenden intensiveren Preiswettbewerbes haben sich die Umsatzerlöse im Gebrauchtwagenbereich mit € 37,6 Mio. (Vorjahr: € 47,5 Mio.) ebenfalls rückläufig entwickelt. Die Umsatzerlöse aus Wartungsverträgen haben sich mit € 19,5 Mio. gegenüber € 23,2 Mio. im Vorjahr vermindert.

Der Materialaufwand beinhaltet € 588,1 Mio. (Vorjahr: € 822,3 Mio.) durch den Verkauf von Neufahrzeugen der Marke Volvo Trucks verursachte Aufwendungen. Die Aufwendungen aus dem Verkauf von Neufahrzeugen der Marke Renault Trucks betragen € 66,5 Mio. (Vorjahr: € 108,7 Mio.). Weiterhin enthalten sind die Aufwendungen aus dem Ersatzteil-Verkauf in Höhe von € 91,3 Mio. nach € 92,2 Mio. im Vorjahr sowie der Materialaufwand aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen (€ 27,0 Mio. gegenüber € 31,5 Mio. im Vorjahr). Die Gesellschaft übernimmt die Marktbetreuung der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks in Deutschland. Hierfür soll diese bei den einzelnen Marken eine fremdübliche operative Nettomarge erzielen. Die daraus resultierende Anpassung bezüglich der Erzielung der Zielmarge wurde ebenfalls unter dem Materialaufwand ausgewiesen. Durch dieses Geschäftsmodell wird das Unternehmensrisiko minimiert und die Profitabilität der Gesellschaft gewährleistet. Der Rückgang der bezogenen Leistungen um € 0,6 Mio. auf € 20,4 Mio. ergibt sich vor allem aus reduzierten Service Leistungen von verbundenen Unternehmen.



Aufgrund der regulären Entgelthanpassungen sowie der im Jahresverlauf ansteigenden Mitarbeiterzahl ist im Berichtsjahr der Personalaufwand um € 2,9 Mio. von € 26,0 Mio. auf € 28,9 Mio. angestiegen.

Der Anstieg der Abschreibungen auf Sachanlagen um € 2,3 Mio. von € 30,1 Mio. auf € 32,4 Mio. ist im Wesentlichen auf die Fahrzeuge der Marke Volvo Trucks zurückzuführen.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 1,1 Mio. betrifft im Wesentlichen Aufwendungen für Kulanz.

Das Betriebsergebnis ist aufgrund der Zunahme des Rohertrages (€ 13,7 Mio.) bei gleichzeitig rückläufigen sonstigen betrieblichen Erträgen (€ 2,6 Mio.), erhöhtem Personalaufwand (€ 2,9 Mio.) und Abschreibungen (€ 2,3 Mio.) sowie der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (€ 1,1 Mio.) um € 4,8 Mio. auf € 21,2 Mio. (Vorjahr: € 16,3 Mio.) angestiegen.

Die Gesellschaft erzielte um € 9,7 Mio. höhere Erträge aus Gewinnabführung im Wesentlichen durch die geänderte konzerninterne Vergütungssystematik bei den operativen Händlergesellschaften. Durch diesen Effekt, aber weiterhin belastet durch das hohe Zinsniveau im Berichtsjahr, realisierte auch die Volvo Group Trucks Service Nord GmbH einen Gewinn (€ 0,3 Mio.; Vorjahr: Verlust € 0,5 Mio.).

Die Zinserträge sind um € 0,4 Mio. im Wesentlichen durch das weiterhin hohe Zinsniveau auf € 8,1 Mio. (Vorjahr: € 7,7 Mio.) leicht angestiegen, während die Zinsaufwendungen neben der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen (€ 0,4 Mio.; Vorjahr: € 0,4 Mio.) die Zinsaufwendungen aus den Factoring-Geschäften mit der Volvo Financial Services mit € 1,8 Mio. (Vorjahr: € 1,6 Mio.) beinhalten.

Primär als Folge dieser Veränderungen wurde ein Ergebnis vor Ergebnisabführung in Höhe von € 40,1 Mio. (Vorjahr: € 24,9 Mio.) erwirtschaftet. Aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages mit der Volvo Group Holding Germany GmbH wird das Jahresergebnis der Gesellschaft an diese abgeführt.

Die Umsatzrentabilität ist im Berichtsjahr im Wesentlichen durch die Anpassung der Vergütung der Marktbetreuung bei gleichzeitig rückläufigen Umsatzerlösen von 2,1 % (Vorjahr) auf 4,5 % vor Ergebnisabführung angestiegen.

Das working capital beträgt zum Bilanzstichtag € 95,5 Mio. (Vorjahr: € 71,1 Mio.). Die Eigenkapitalquote der Gesellschaft beträgt 11,6 % (Vorjahr: 10,4 %).

Bedingt durch die Einbindung in die Volvo Group war die Finanzierung im Rahmen des Cash-Pooling-Verfahrens jederzeit sichergestellt. Externe Darlehen bestehen nicht. Der Finanzmittelfonds der Gesellschaft ist positiv und beträgt € 216,6 Mio. (Vorjahr: € 235,0 Mio.) und setzt sich zusammen aus Kassenbestand und Guthaben aus Cash-Pooling.

Bezogen auf die Entwicklung des Gesamtmarktes ist die Entwicklung der Gesellschaft insgesamt als zufriedenstellend zu beurteilen.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

a) Prognose

Auf Basis der Jahresprojektion der Bundesregierung vom 24. April 2025 wird für das Jahr 2025 für Deutschland ein Anstieg des preisbereinigten BIP von 0,0 % (d.h. eine Stagnation) erwartet, gefolgt von einer Erholung im Jahr 2026, für das mit einem Wachstum von 1,0 % gerechnet wird. Die Bundesregierung erwartet für Deutschland für die Jahre 2025 und 2026 Inflationsraten von 2,0 % bzw. 1,9 % (Verbraucherpreisindex). Die konjunkturellen Entwicklungen dürften sich auf unsere Gesellschaft auswirken, indem mit einer insgesamt schwierigeren Marktlage zu rechnen ist.

Aktuell geht die Geschäftsführung für den Gesamtmarkt 2025 in der schweren Klasse (ab 16 t zulässiges Gesamtgewicht) von einem Rückgang auf 55.000 Einheiten (2024: 60.389 Einheiten) aus.

Die Marke Volvo Trucks ist stark in der Entwicklung neuer Technologien engagiert, wobei insbesondere die Erweiterung der Elektromobilität auf die komplette Produktpalette zukünftig zu einer Steigerung des Absatzes beitragen soll. Im Jahr 2024 wurde das Produktangebot an Elektrofahrzeugen mit dem Volvo FM Low Entry weiter ausgebaut. Mit diesem Modell, einem Fahrzeug für unterschiedliche Anwendungen wie städtischer Lieferverkehr, Müllabfuhr oder kommunale Einsätze hat Volvo Trucks sein erstes Lkw-Modell auf den Markt gebracht, das ausschließlich mit elektrischem Antrieb entwickelt wurde. Als weitere Produktneuheit hat Volvo Trucks im Jahr 2024 die besonders effiziente Volvo FH Aero-Baureihe eingeführt. Mit verbesserter Aerodynamik und neuen Technologien, wie dem neuen Kamera-Monitor-System, kann der neue Volvo FH Aero erheblich Energie und Emissionen einsparen. Die Volvo FH Aero-Baureihe wird sowohl mit konventionellem Diesel-, mit Elektro- und auch Gasantrieb angeboten.

Für das Geschäftsjahr 2025 wird für die Marke Volvo Trucks eine Steigerung der Marktanteile im mittleren einstelligen Prozentbereich erwartet, wobei auch die Elektromobilität einen signifikanten Beitrag zu den Neuzulassungen leisten soll. Die im Frühjahr 2024 vorgestellten Produktneuheiten, wie die Volvo FH Aero-Baureihe und der FM Low Entry, werden weiterhin Geschäftsimpulse liefern. Allerdings wird in Folge der schwachen konjunkturellen Entwicklung mit einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt gerechnet. Dieser führt in einem sinkenden Markt zu einem weiterhin intensiven Preiswettbewerb. Unter Berücksichtigung der geringeren Verkaufsvolumen wird ein Rückgang der Umsatzerlöse im hohen einstelligen Prozentbereich bei Neufahrzeugen erwartet. Bei den Umsatzerlösen aus Ersatzteilen der Marke Volvo Trucks wird unter Berücksichtigung der erwarteten Verkaufspreiserhöhungen in Folge der Weitergabe der Einkaufspreiserhöhungen ein Anstieg im mittleren einstelligen Prozentbereich prognostiziert.

Für die Marke Renault Trucks wird, basierend auf dem niedrigen Absatzvolumen im Berichtsjahr, ein Anstieg des Marktanteils im niedrigen zweistelligen Prozentbereich erwartet. Neben der bereits realisierten Fokussierung auf Elektromobilität soll der Absatz durch eine erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie unter Berücksichtigung des Lebenszyklus von der LKW-Produktion bis zur Verwertung der Gebrauchtfahrzeuge unterstützt werden. Unter der Prämisse, dass keine staatlichen Förderungen für die Anschaffung der Elektrofahrzeuge im Jahr 2025 gewährt werden sowie des zunehmenden Wettbewerbs aufgrund verfügbarer Fahrzeuge im Markt wird ein Anstieg der Umsatzerlöse ebenfalls im niedrigen zweistelligen Prozentbereich erwartet.

Aufgrund der sehr guten Positionierung der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks im Wettbewerb, der Einbindung der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH in die Volvo Group in Verbindung mit dem anhaltend hohen Zinsniveau wird für die Gesellschaft ein Anstieg des Ergebnisses (vor Ergebnisabführungen der Organgesellschaften an die Gesellschaft sowie Ergebnisabführung an den Gesellschafter) im niedrigen zweistelligen Prozentbereich in Folge der geänderten konzerninternen Vergütungssystematik erwartet.



b) Chancen und Risiken

Die Gesellschaft ist in das konzernweite Risikomanagementsystem der Volvo Group eingebunden. Es werden unter anderem monatlich Reportings erstellt.

Da die Einkäufe und Umsätze weitestgehend in Euro getätigt werden, spielen Fremdwährungsrisiken bei der Gesellschaft keine Rolle.

Die Gesellschaft ist keiner Existenzgefährdung und nur in geringem Maße eigenen wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass die Gesellschaft durch einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Volvo Group Holding Germany GmbH, Ismaning, verbunden ist.

Durch die Bildung einer Rangordnung werden die verbleibenden Chancen und Risiken nachfolgend entsprechend ihrer relevanten Bedeutung dargestellt. Die Bedeutung ermittelt sich aus der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Auswirkung auf die Erreichung der Prognosen.

Chancen:

Für die aktuellen Produkte der Volvo Trucks Modellreihen FH, FM und FMX wurde 2021 die Produktion von Fahrzeugen mit einer weiter optimierten Motoren- und Getriebetechnologie gestartet. Dabei erfolgt auch bei den Diesel-Fahrzeugen zunehmend eine Fokussierung auf eine CO₂- und Kraftstoffverbrauch-optimierte Spezifikation, dazu zählen neben der I-Save Technologie für die Motoren der FH-Baureihe modellübergreifend u.a. auch die Aerodynamik-Ausstattung und Rollwiderstand-optimierte Reifen. Fahrzeuge der im Februar 2024 eingeführten Volvo Trucks FH Aero-Baureihe ermöglichen durch eine weiter verbesserte Aerodynamik und Technologien, wie dem neuen Kamera-Monitor-System, eine noch bessere Energieeffizienz und eine weitere Reduzierung der Emissionen.

Weiterhin wurden bei der Marke Volvo Trucks Investitionen in eine Erweiterung der gesamten Produktpalette auf Elektromobilität vorgenommen. Ziel der Volvo Group ist es, ein Transportwesen ohne fossile Energieträger zu fördern. Seit dem zweiten Halbjahr 2022 wird in Europa eine komplette Modellpalette batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für den Verteilerverkehr, die Abfallwirtschaft, regionale Transportaufgaben und städtische Bautransporte vermarktet.

Die neuen Fahrzeuge sind dabei bereits für elektrifizierte Antriebsstränge ausgelegt. Der Produktionsstart für Elektrofahrzeuge der schweren Baureihen, zunächst vollelektrische Sattelzugmaschinen, erfolgte im zweiten Halbjahr 2022. Im Laufe des Jahres 2023 wurde das Produktangebot der schweren Elektrofahrzeuge durch Fahrgestelle und weitere Achskonfigurationen der Baureihen FH, FM und FMX weiter ausgebaut. Im Februar 2024 hat Volvo Trucks mit dem Volvo FM Low Entry außerdem sein erstes Lkw-Modell vorgestellt, das ausschließlich mit elektrischem Antrieb entwickelt wurde. Für das kommende Jahr 2025 hat Volvo Trucks eine neue Langstreckenversion des Volvo FH Electric angekündigt, dieses Fahrzeug wird durch eine neue Antriebsstrangtechnologie, die sogenannte E-Achse, Reichweiten von bis zu 600 km mit einer Ladung und ohne Zwischenladen ermöglichen.

Auch im Bereich der Ladeinfrastruktur ist die Marke Volvo Trucks engagiert und beteiligt sich als Konsortialpartner an dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Innovationscluster-Projekt „HoLa“ (Hochleistungsladen im Fernverkehr). Ziel des Projekts sind die Planung, der Aufbau und der Betrieb einer Hochleistungs-Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lastkraftwagen entlang einer Demonstrationsstrecke. Das Projekt wird durch mehrere Forschungseinrichtungen wissenschaftlich begleitet und es sollen wichtige Erkenntnisse für einen flächendeckenden Aufbau einer Hochleistungsladeinfrastruktur und die Ausgestaltung von Ladestandorten gewonnen werden.

In der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie bestehend aus den drei Säulen Elektromobilität, der Reduktion des fossilen Kraftstoffverbrauchs und Investitionen in Circular Economy, sieht Renault Trucks eine Möglichkeit, das Markenimage am deutschen Markt weiter auszubauen und damit höhere Marktanteile zu erwirtschaften. Renault Trucks, als Komplettanbieter, setzt den Übergang zur Elektromobilität fort und bietet ein vollständiges elektrisches Portfolio (3-44t) an, das alle Marktsegmente abdeckt. Aufgrund fehlender Förderprogramme für den deutschen Markt hat Renault Trucks ein Kurz- und Langzeitmietangebot über die Marke Vertellus entwickelt.

Risiken:

Die Volvo Group befindet sich aktuell in einem Transformationsprozess hin zu klimaneutralen und nachhaltigen Transportlösungen. Viele der dabei entwickelten neuen Produkte und Technologien befinden sich in einem sehr frühen Stadium und sind von vielfältigen externen Faktoren (politische Rahmenbedingungen, Kundenpräferenzen und Verfügbarkeit von erforderlichen Komponenten) abhängig. Im Falle einer Nichtakzeptanz der Neuentwicklungen besteht das Risiko von negativen Einflüssen auf die finanziellen Ergebnisse der Volvo Group. Dieser Transformationsprozess wird zukünftig auch einen zusätzlichen Investitionsbedarf in Werkstattausrüstungen nach sich ziehen.

Für die Vermarktung von Elektrofahrzeugen sind staatliche Förderprogramme und ein auf die Antriebswende ausgerichteter regulatorischer Rahmen von großer Bedeutung.

In Deutschland ermöglichte das KsNI Programm (klimaschonende Nutzfahrzeuge und dazugehörige Infrastruktur) eine Förderung der Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge in Höhe von 80 % der Investitionsmehrausgaben gegenüber einem Diesel Fahrzeug. Auch die Ausgaben der für den Einsatz geförderter Fahrzeuge benötigte Ladeinfrastruktur konnten unter bestimmten Bedingungen mit bis zu 80 % der förderfähigen Ausgaben gefördert werden. Allerdings waren im Bundeshaushalt 2024 keine finanziellen Mittel für eine Fortsetzung des KsNI-Programms vorgesehen, lediglich die in früheren Förderaufrufen bewilligten Förderungen wurden ausfinanziert. Auch im Geschäftsjahr 2025 bestehen keine Förderprogramme zur Förderung der Anschaffungskosten der Elektrofahrzeuge.

Daneben hat die Bundesregierung im Dezember 2023 eine CO₂ differenzierte Lkw-Maut eingeführt. Durch die Einführung eines CO₂ Aufschlags in Höhe von 200 EUR / t CO₂ sind die Mautsätze für Diesel- und gasbetriebene Fahrzeuge massiv angestiegen, beispielsweise kann die Erhöhung des Mautsatzes für Euro VI Sattelzugmaschinen über 80 % betragen. Nullemissionsfahrzeuge wie batterieelektrische und Wasserstoff-Brennstoffzellen Fahrzeuge, bleiben dagegen bis Ende 2025 vollständig von der Lkw-Maut befreit, auch ab 2026 wird für diese Fahrzeuge lediglich ein sehr geringer Basis-Maut Satz erhoben. Damit wird die CO₂ differenzierte Maut ein wichtiger Hebel für die Vermarktung von Elektrofahrzeugen.

Die Mautbefreiung von Elektrofahrzeugen im Rahmen der CO₂ basierten Maut kann die deutlich höheren Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen und die damit bestehende Wirtschaftlichkeitsrechnung nur zum Teil schließen. Es besteht daher das Risiko, dass ohne Förderung der Markthochlauf von Elektrofahrzeugen in Deutschland langsamer verlaufen wird als ursprünglich geplant.

Die Gesellschaft ist auf einem wettbewerbsintensiven Markt tätig, der sich auch auf Elektrofahrzeuge ausgedehnt hat. Insbesondere in Zeiten schwieriger wirtschaftlicher Gegebenheiten ist der Wettbewerb unter den Marktteilnehmern noch stärker ausgeprägt.

Pandemie, Lockdowns und Krieg zeigen die Verletzlichkeit der Lieferketten. Zwar sind aktuell keine Engpässe zu beobachten, allerdings bestehen Risiken bezüglich Störungen der Lieferketten weiterhin fort.



Im Rahmen der Geschäftstätigkeit ist die Gesellschaft von der Verlässlichkeit der Informationssysteme und der zugehörigen Infrastruktur abhängig. Betriebsunterbrechungen, Cyberattacken und andere Sicherheitsrisiken gegen Produkte und das Geschäft könnten die Geschäftstätigkeit, die Reputation und das Ergebnis negativ beeinflussen. Die Volvo Group ist bestrebt, die Vulnerabilität zu identifizieren, überwachen und angemessene Maßnahmen zu implementieren, um identifizierte Risiken zu vermeiden, verhindern und zu minimieren.

Durch die Einbindung in die Volvo-Unternehmensgruppe sowie die bestehenden Cash-Pooling Salden ist die Liquidität der Gesellschaft sichergestellt.

Es besteht das Risiko, dass Preissteigerungen für Waren, Dienstleistungen, Energie wie auch für Gehälter nicht wertgleich und fristenkongruent an die Kunden weitergegeben werden können. Insbesondere inflationäre Entwicklungen könnten sich somit negativ auf das Ergebnis auswirken.

Die Gesellschaft ist bestrebt, Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten so weit wie möglich zu vermeiden oder zu minimieren, d.h. es wird grundsätzlich risikoavers oder höchstens risikoneutral mit diesbezüglichen Risiken umgegangen.

Die Preisänderungsrisiken (nachteilige Veränderungen des Marktpreises oder anderer preisbeeinflussender Faktoren) in Bezug auf Finanzinstrumente wie Zinsänderungs- und Währungsrisiken werden als insgesamt gering eingeschätzt. Wie oben erläutert bestehen keine Währungsrisiken; das Zinsänderungsrisiko wird als gering eingestuft, da die Gesellschaft keine Darlehensverbindlichkeiten hat. Die Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden grundsätzlich kurzfristig beglichen. Die Verzinsung der Cash-Pooling-Forderungen folgt den aktuellen Marktbedingungen.

Dem Ausfallrisiko (Risiko eines teilweisen oder vollständigen Ausfalls von Forderungen) wird mit einem aktiven Forderungsmanagement und Mahnwesen, kontinuierlicher Beobachtung der Risikolimits und ggfs. Anpassung des Sicherungsumfangs, sowie regelmäßiger Bonitätsbeurteilung der Kunden begegnet. Aufgrund dessen wird das Risiko als gering eingestuft.

Das Liquiditätsrisiko (Risiko Zahlungsverpflichtungen im Zeitpunkt der Fälligkeit nicht nachkommen zu können) wird ebenfalls als gering eingeschätzt.

Das sich aus Zahlungsstromschwankungen ergebende Risiko wird auf Basis der Erfahrungen aus der Vergangenheit als gering eingeschätzt. Die Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden grundsätzlich zum Fälligkeitszeitpunkt bezahlt und unterliegen damit geringen Schwankungen.

Risiken aufgrund des aktuellen Russland-Ukraine-Krieges sind aufgrund der im Wesentlichen nationalen Ausrichtung der Geschäftstätigkeit nicht zu erwarten. Durch den Russland-Ukraine-Krieg oder den Nahost-Konflikt verursachte allgemeine Unsicherheit oder anderweitig verursachte Störungen in den Lieferketten können sich jedoch negativ auf die LKW-Nachfrage und damit die Auslieferungen sowie die Marktanteile von Volvo- und Renault Trucks auswirken.

Wir sehen insgesamt für unsere Geschäftstätigkeit keine erhöhten Risiken im Vergleich zum Vorjahr. Der Transformationsprozess hin zu klimaneutralen Transportlösungen wird bei zunehmender Wettbewerbsintensität, aber rückläufiger Inflationsraten, fortschreiten. Eine Gefährdung des Fortbestandes der Gesellschaft ist auch unter Berücksichtigung der aufgeführten Risiken aufgrund der Integration in die Volvo Group nicht erkennbar.

Ismaning, den 15. September 2025

Die Geschäftsführer

Markus Weckesser

Maximilian von Löbbecke

Bilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva

	€	€	31.12.2024 €	Vorjahr €
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		0,00		0,00
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	119.951,87			131.543,11



	€	€	31.12.2024 €	Vorjahr €
2. Lastkraftwagen	144.003.488,17			144.127.937,30
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	467.856,93			462.810,00
		144.591.296,97		144.722.290,41
III. Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen		4.899.656,21		4.899.656,21
			149.490.953,18	149.621.946,62
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Waren		14.157.621,16		21.359.817,37
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.086.952,03			10.798.169,49
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	242.205.321,58			278.037.011,01
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.644.681,98			2.523.482,01
		250.936.955,59		291.358.662,51
III. Kassenbestand		3.156,91		3.237,30
			265.097.733,66	312.721.717,18
C. Rechnungsabgrenzungsposten			74.778,85	126.551,75
			414.663.465,69	462.470.215,55
Passiva				
		€	31.12.2024 €	Vorjahr €
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.054.000,00		25.054.000,00
II. Kapitalrücklage		14.778.116,81		14.778.116,81
III. Gewinnrücklagen				
Andere Gewinnrücklagen		2.302.134,00		2.302.134,00
IV. Gewinnvortrag		6.103.294,35		6.103.294,35
			48.237.545,16	48.237.545,16
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen		26.221.628,88		24.983.519,87
2. Steuerrückstellungen		50.276,70		0,00
3. Sonstige Rückstellungen		103.344.194,63		103.398.256,62

	€	€	31.12.2024 €	Vorjahr €
			129.616.100,21	128.381.776,49
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3.850.149,25		4.138.957,01
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		67.733.492,45		109.111.213,97
3. Sonstige Verbindlichkeiten		63.558.157,81		99.196.972,15
davon aus Steuern: € 3.331.931,87 (Vorjahr: € 16.325.965,83)				
			135.141.799,51	212.447.143,13
D. Rechnungsabgrenzungsposten			101.668.020,81	73.403.750,77
			414.663.465,69	462.470.215,55

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

	€	2024 €	Vorjahr €
1. Umsatzerlöse		881.494.807,72	1.203.917.476,65
2. Sonstige betriebliche Erträge		6.027.917,39	8.604.836,86
		887.522.725,11	1.212.522.313,51
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für bezogene Waren	-770.479.449,14		-1.105.938.701,49
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-20.415.633,82		-21.040.468,56
		-790.895.082,96	-1.126.979.170,05
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-25.210.965,72		-22.720.565,76
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-3.663.642,74		-3.262.854,22
davon für Altersversorgung: € 96.192,00 (Vorjahr: € 385.445,86)			
		-28.874.608,46	-25.983.419,98
5. Abschreibungen auf Sachanlagen		-32.376.545,65	-30.123.328,38
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-14.223.017,17	-13.126.829,23
		-866.369.254,24	-1.196.212.747,64
		21.153.470,87	16.309.565,87
7. Erträge aus Gewinnabführung		13.101.442,08	3.445.145,35



	2024 €	Vorjahr €
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.103.896,11	7.694.647,06
davon aus verbundenen Unternehmen: € 7.282.026,74 (Vorjahr: € 6.752.102,37)		
9. Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,00	-453.938,94
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.256.383,60	-2.049.657,24
davon an verbundene Unternehmen: € 1.812.390,80 (Vorjahr: € 1.617.929,24)		
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 440.958,00 (Vorjahr: € 431.728,00)		
11. Ergebnis nach Steuern	40.102.425,46	24.945.762,10
12. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-40.102.425,46	-24.945.762,10
13. Jahresergebnis	0,00	0,00

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

A. Allgemeine Angaben

Die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH mit Sitz in Ismaning (Oskar-Messter-Straße 20, 85737 Ismaning) ist im Handelsregister B des Amtsgerichtes Münchens eingetragen (HRB 154711).

Der Jahresabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für Kapitalgesellschaften aufgestellt. Ferner wurden die Vorschriften des GmbH-Gesetzes beachtet. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Mit Vertrag vom 27. März 2024 hat die Gesellschaft sämtliche Anteile an der Volvo Busse Deutschland GmbH, Ismaning, von der Volvo Bus Corporation, Göteborg, Schweden, mit Wirkung zum 1. Januar 2024 erworben. Anschließend wurde mit Vertrag vom 12. April 2024 die Volvo Busse Deutschland GmbH (übertragender Rechtsträger) rückwirkend zum 1. Januar 2024 auf die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (übernehmender Rechtsträger) verschmolzen. Die Eintragung der Verschmelzung im Handelsregister erfolgte am 23. April 2024. Das dabei übertragene Reinvermögen betrug T€ 935 (Umlaufvermögen T€ 2.534, Rückstellungen T€ 1.252 sowie Verbindlichkeiten in Höhe von T€ 347). Die Vermögensübertragung erfolgte zu Buchwerten.

Die Gesellschaft weist zum Abschlussstichtag die Größenmerkmale einer großen Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB auf.

B. Bilanzierungs- und Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze

Bilanzierung und Bewertung der Aktivposten

Entgeltlich von Dritten erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten aktiviert und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear, im Zugangsjahr zeitanteilig, abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt grundsätzlich drei Jahre. Soweit die beizulegenden Werte einzelner immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.

Die **Sachanlagen** sind mit den Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger und ggf. außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen nach Maßgabe der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer unter Anwendung der linearen Methode. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Die Nutzungsdauern betragen zwischen einem und 20 Jahren. Die Lastkraftwagen im Anlagevermögen werden von Kunden auf der Grundlage von Rückkaufvereinbarungen über einen bestimmten Zeitraum genutzt, wonach eine Rückkaufverpflichtung durch die Gesellschaft besteht. In der Folge verbleibt das wirtschaftliche Risiko und Eigentum bei der Gesellschaft, sodass die Lastkraftwagen im Anlagevermögen linear unter Berücksichtigung eines marktadjustierten Residualwertes über die Vertragslaufzeit abgeschrieben werden. Soweit die beizulegenden Werte einzelner Vermögensgegenstände ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.



Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis zu € 250 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Für geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten über € 250,01 und bis € 1.000,00 wird ein Sammelposten gebildet, der linear über fünf Jahre abgeschrieben wird. Im Anlagegitter wird der Abgang der im Sammelposten abgebildeten geringwertigen Wirtschaftsgüter im Jahr des tatsächlichen Abgangs gezeigt.

Bei den Finanzanlagen sind die **Anteile an verbundenen Unternehmen** zu Anschaffungskosten bilanziert. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung erfolgt eine Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

Die **Vorräte** sind zu Anschaffungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips bewertet. Alle erkennbaren Risiken im Vorratsvermögen, die sich aus überdurchschnittlicher Lagerdauer, geminderter Verwertbarkeit und/oder niedrigeren Wiederbeschaffungskosten ergeben, sind durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt. Dabei wurde verlustfrei bewertet, d.h. soweit die voraussichtlichen Verkaufspreise abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten zu einem niedrigeren beizulegenden Wert führen, wurden entsprechende Abwertungen vorgenommen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalwert bzw. mit dem zum Bilanzstichtag beizulegenden niedrigeren Wert angesetzt. Auf Forderungen, deren Einbringlichkeit mit erkennbaren Risiken behaftet ist, werden angemessene Wertberichtigungen vorgenommen; uneinbringliche Forderungen werden abgeschrieben.

Rückdeckungsversicherungsansprüche werden mit dem vom Versicherungsunternehmen mitgeteilten Deckungskapital bewertet, welches die fortgeführten Anschaffungskosten widerspiegelt.

Die **flüssigen Mittel** sind zum Nennwert am Bilanzstichtag erfasst.

Als **Rechnungsabgrenzungsposten** sind auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach dem Stichtag darstellen.

Bilanzierung und Bewertung der Passivposten

Das **gezeichnete** Kapital wird zum Nennwert bilanziert. Die Kapitalrücklage wurde gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB gebildet.

Rückstellungen für **Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnung nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre (Bundesbankzins) abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren gemäß der Rückstellungsabzinsungs-Verordnung ergibt (§ 253 Abs. 2 Satz 2 HGB). Dieser Zinssatz beträgt 1,90 %. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB zwischen dem Ansatz der Pensionsrückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Pensionsrückstellungen nach dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren (1,97 %) beträgt zum 31. Dezember 2024 T€ -286 (Vorjahr: T€ 323). Bei der Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden jährliche Lohn- und Gehaltssteigerungen von 2,50 % und Rentensteigerungen von jährlich 1,00 % zugrunde gelegt sowie eine Fluktuation in Höhe von 2,50 % p.a. unterstellt. In Höhe des o.g. Unterschiedsbetrages steht das frei verfügbare Eigenkapital gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB unter Ausschüttungssperre, jedoch nicht unter Abführungssperre. Aufgrund der aktuellen Entwicklung würde sich im laufenden Jahr eine Ausschüttungssperre nicht ergeben.

Die **Steuer- und sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle erkennbaren Risiken (einschließlich drohender Verluste aus schwebenden Geschäften) und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt. Sonstige Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Die **Verbindlichkeiten** sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die Gesellschaft schließt mit Kunden **Buy-Back-Verträge** ab. In Höhe des vereinbarten Rücknahmebetrages werden sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Die über die Laufzeit abgegrenzten und ratierlich zu vereinnahmenden Umsätze aus den zu Beginn der Nutzungsüberlassung erhaltenen Kaufpreiszahlungen der Kunden werden im passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen. Für Rückkaufvereinbarungen, bei denen der Kunde die Fahrzeuge zurückgeben kann, jedoch nicht muss, und bei denen nicht mit einer Rückgabe zu rechnen ist, wurden die Umsatzerlöse realisiert (T€ 12.890; Vorjahr: T€ 0).

Die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Volvo Group Holding Germany GmbH, Ismaning. Aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages werden sowohl die effektiven als auch die **latenten Steuern** der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH vollständig im Jahresabschluss der Organträgerin berücksichtigt, da diese wirtschaftlich alleine die Besteuerungsfolgen treffen.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der neuen globalen Mindestbesteuerungsregeln (Pillar2) hat die Volvo Group die für Deutschland geltenden Safe-Harbour-Regeln identifiziert und entsprechende Berechnungen durchgeführt. Aufgrund dieser Berechnungen finden derzeit die Mindeststeuer-befreienden Safe-Harbour-Regeln auf Deutschland Anwendung. Es werden für die Volvo Gesellschaften in Deutschland und somit auch für die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH derzeit keine zusätzlichen Steuerbelastungen aufgrund der neuen globalen Mindestbesteuerungsregeln (Pillar2) erwartet.

C. Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

I. Bilanz

Die **Entwicklung des Anlagevermögens** und die für das Geschäftsjahr vorgenommenen Abschreibungen sind im Anlagegitter- Anlage zu diesem Anhang - dargestellt.

Fahrzeuge der Marke Volvo Trucks, die sich aufgrund von Rückkaufvereinbarungen zum Stichtag im wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaft befinden, werden in Höhe von T€ 112.485 im **Sachanlagevermögen** bilanziert. Der entsprechende Wert für Fahrzeuge der Marke Renault Trucks beträgt T€ 31.518.

Die **Finanzanlagen** beinhalten die Anteile an folgenden Gesellschaften:

	Anteil an Eigenkapital %	Eigenkapital €	Ergebnis des letzten Geschäfts- jahres €	Anschaffungskosten €
Volvo Group Trucks Vertriebs GmbH, Ismaning	100	1.362.174,50	9.577.171,66*	872.874,35
Volvo Group Trucks Service GmbH, Frechen	100	219.491,00	1.130.401,24*	50.000,00
Volvo Group Trucks Service Nord GmbH, Ismaning	100	25.000,00	268.657,64*	25.000,00
Volvo Group Trucks Rental GmbH, Ismaning	100	-767.718,07	-966.681,49	1.525.000,00
Volvo Group Real Estate Germany GmbH, Ismaning	90	946.131,60	0,00*	851.518,44
Volvo Penta Central Europe GmbH, Kiel	100	1.861.948,78	2.125.211,54*	1.575.263,42
				4.899.656,21

* Ergebnis vor Ergebnisabführung

Mit notariellem Vertrag vom 15. August 2024 wurde die Volvo Group Trucks Vertrieb Nord GmbH, Ismaning, rückwirkend zum 1. Januar 2024 auf die Volvo Group Trucks Vertriebs GmbH, Ismaning, verschmolzen. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte unter dem 26. August 2024.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** haben, wie im Vorjahr, mit Ausnahme der langfristigen Ansprüche aus den Rückdeckungsversicherungen für Pensionszusagen (T€ 2.262; Vorjahr: T€ 2.352) jeweils eine Restlaufzeit von maximal zwölf Monaten.

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** beinhalten neben T€ 216.608 Forderungen aus Cash-Pooling (Vorjahr: T€ 234.965) und Forderungen aus Ergebnisabführungen in Höhe von T€ 13.101 (Vorjahr: T€ 3.445) auch Forderungen aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr in Höhe von T€ 12.496 (Vorjahr: T€ 40.081 zuzüglich Saldierung mit Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung in Höhe von T€ 454).

Die **sonstigen Rückstellungen** betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für noch zu erbringende Serviceleistungen (T€ 73.917), Verpflichtungen aus Erfolgsbeteiligung der Händler an den Serviceverträgen (T€ 3.660), Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Ersatzteilgeschäft (T€ 5.168) sowie Rückstellungen für Verkaufsunterstützungsmaßnahmen (T€ 9.847).

Mit Ausnahme der Verbindlichkeiten auf Rückkaufvereinbarungen mit einer Laufzeit zwischen einem und fünf Jahren in Höhe von T€ 41.229 (Vorjahr: T€ 41.384) sowie mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren in Höhe von T€ 2.539 (Vorjahr: T€ 789) haben die **Verbindlichkeiten**, wie im Vorjahr, jeweils eine Restlaufzeit von maximal zwölf Monaten. Ebenso bestehen, wie im Vorjahr, keine Besicherungen.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** resultieren mit Ausnahme der Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung an die Gesellschafterin (T€ 40.102; Vorjahr: T€ 24.946) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr (T€ 27.631; Vorjahr: T€ 84.165).

Gegenüber der **Gesellschafterin** Volvo Group Holding Germany GmbH, Ismaning, bestehen Verbindlichkeiten aus der Durchführung des Ergebnisabführungsvertrags in Höhe von T€ 40.102 (Vorjahr: T€ 24.946) und Forderungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr in Höhe von T€ 745 (Vorjahr: T€ 1.161).

Von den **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** haben T€ 31.183 eine Restlaufzeit von unter einem Jahr; T€ 69.208 eine Restlaufzeit zwischen einem und fünf Jahren und T€ 1.277 eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren.

II. Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzrealisierung** erfolgt mit Auslieferung der Produkte an den Kunden bzw. mit Erbringung der Leistung. Die Erträge aus Nutzungsüberlassung der Fahrzeuge werden zeitanteilig über die Laufzeit der Verträge realisiert. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen werden mit Erbringung bzw. Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Realisation bzw. Verursachung als Ertrag bzw. Aufwand erfasst.

Die **Umsatzerlöse** wurden in folgenden Tätigkeitsbereichen erzielt:

	2024 T€	2023 T€
Neufahrzeuge Volvo Trucks	612.044	879.816



	2024 T€	2023 T€
Neufahrzeuge Renault Trucks	75.280	119.035
Ersatzteile Volvo Trucks	126.675	125.114
Gebrauchtfahrzeuge	37.634	47.491
Wartungs- und Serviceverträge, andere Dienstleistungen	19.454	23.195
Sonstige Leistungserbringung	10.408	9.266
	881.495	1.203.917

Die Umsatzerlöse wurden nahezu ausschließlich im Inland erzielt und beinhalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus der Vermarktung von Neufahrzeugen der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks, Ersatzteilen der Marke Volvo Trucks, gebrauchten Fahrzeugen als Folge der geltenden Rücknahmeverpflichtungen sowie aus Wartungs- und Serviceverträgen und anderen Dienstleistungen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von T€ 5.371 (Vorjahr: T€ 7.718) und betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (T€ 4.120; Vorjahr: T€ 5.943), darunter eine Anpassung des Portfolios für Wartungsverträge in Höhe von T€ 1.306 (Vorjahr: T€ 1.471). Weiterhin sind Buchgewinne aus Anlagenabgängen des Sachanlagevermögens mit T€ 1.165 (Vorjahr: T€ 1.453) enthalten.

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Serviceleistungen hat sich im Berichtsjahr ein Ertrag in Höhe von T€ 821 ergeben (Vorjahr: T€ 941).

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen beträgt T€ 441 (Vorjahr: T€ 432). Aus den Factoring-Geschäften mit der Volvo Financial Services GmbH hat sich im Berichtsjahr ein Zinsaufwand in Höhe von T€ 1.812 (Vorjahr: T€ 1.618) ergeben.

Das positive **Jahresergebnis** für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 wird aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags vollständig an die Volvo Group Holding Germany GmbH, Ismaning, abgeführt. Eine entsprechende Verbindlichkeit gegenüber verbundenen Unternehmen ist erfasst.

D. Sonstige Angaben

Außerbilanzielle Geschäfte und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zwischen der Gesellschaft und der Volvo Financial Services GmbH, Neu-Isenburg, besteht ein Factoring-Vertrag bezüglich der Forderungen aus dem Verkauf von Neufahrzeugen der Marken Volvo Trucks und Renault Trucks. Die Forderungen der privaten Händler werden von der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH rechtsverbindlich an die Volvo Financial Services GmbH verkauft. Mit Bezahlung der Forderung durch die Volvo Financial Services GmbH geht das wirtschaftliche Risiko auf den Factor über und die Händler begleichen ihre Forderungen an die Volvo Financial Services GmbH. Daraus resultieren reduzierte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie höhere Liquidität.

Für Rückkaufvereinbarungen, bei denen der Kunde die Fahrzeuge zurückgeben kann, jedoch nicht muss, bestehen nicht bilanzierte Rücknahmезusagen in Höhe von T€ 8.447. Die gesetzlichen Vertreter gehen unter wirtschaftlicher Betrachtung von keiner Inanspruchnahme aus diesen Rückkaufvereinbarungen aus.

Die nicht in der Bilanz enthaltenen Geschäfte und sonstigen finanziellen Verpflichtungen belaufen sich auf insgesamt T€ 4.022 (davon bis zu einem Jahr fällig: T€ 1.700; nach mehr als einem und bis zu maximal fünf Jahren fällig T€ 2.322; davon an verbundene Unternehmen T€ 17). Sie beinhalten als Hauptposten Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen.

Die Risiken aus den Miet-, Pacht- und Leasingverträgen liegen im Abfluss von finanziellen Ressourcen und der Tatsache, dass diese Art der Finanzierung teurer ist als bei Eigentumserwerb. Die Vorteile liegen in der Verringerung der Kapitalbindung und der Übernahme des Investitionsrisikos durch den Vermieter/Verpächter/Leasinggeber.

Arbeitnehmer

Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeitern betrug 249 im Jahr 2024, davon 247 Angestellte und 2 leitende Angestellte. Weiterhin waren im Berichtsjahr 3 Auszubildende bei der Gesellschaft beschäftigt.

Geschäftsführung

Als Geschäftsführer waren im Berichtsjahr Herr Peter Ström (Vice President Volvo Trucks DE), sowie Herr Frederic Ruesche (Managing Director Renault Trucks DE), beide geschäftsansässig in Ismaning, tätig. Mit Gesellschafterbeschlüssen vom 27. Februar 2025 wurde Peter Ström mit sofortiger Wirkung als Geschäftsführer abberufen und Herr Markus Weckesser (Director Own Retail Service), geschäftsansässig in Ismaning, zum 27. Februar 2025 als Geschäftsführer bestellt. Durch Gesellschafterbeschluss vom 28. April 2025 wurde Frederic Ruesche mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2025 als Geschäftsführer abberufen und Herr Maximilian von Löbbecke (Senior Advisor Renault Trucks), geschäftsansässig in Ismaning, ab 1. Mai 2025 zum Geschäftsführer berufen.

Bezüglich der Angaben gemäß § 285 Nr. 9 Buchst. a) und b.) HGB wird von der Schutzklausel gemäß § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.



Honorar des Abschlussprüfers

Das von dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar beträgt T€ 142 und betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

Angaben zur Konzernzugehörigkeit

Die Volvo Group Holding Germany GmbH, Ismaning, hält sämtliche Geschäftsanteile an der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH. Die Volvo Group Holding Germany GmbH und die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH machen von der Befreiung zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses und Konzernlageberichtes nach § 291 HGB Gebrauch. Das den befreienden Konzernabschluss aufstellende Mutterunternehmen ist die AB Volvo, Göteborg, Schweden, (Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt). Der befreiende Konzernabschluss wurde nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt.

Im befreienden Konzernabschluss wurden folgende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden abweichend vom deutschen Recht angewandt:

- Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgte auf der Grundlage des IAS 19 Standards Leistungen an Arbeitnehmer; demnach wird für die Abzinsung ein Zinssatz, der am Bilanzstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industriefinanzierungen am Markt erzielt werden kann unter Berücksichtigung der Laufzeit der zu erfüllenden Verpflichtungen verwendet.
- Mietverträge werden nach IFRS 16 Standards Leasingverhältnisse erfasst. Das Right of Use Asset wird dabei über die Laufzeit des Leasingvertrages abgeschrieben und die Leasingverbindlichkeit mit dem Barwert der zukünftigen Leasingzahlungen bewertet.

Der befreiende Konzernabschluss der AB Volvo, Göteborg, Schweden, kann auf der Homepage der AB Volvo abgerufen werden und wird (zwecks Inanspruchnahme der Befreiung) in englischer Sprache der das Unternehmensregister führenden Stelle in elektronischer Form zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt.

Ismaning, den 15. September 2025

Die Geschäftsführer

Markus Weckesser

Maximilian von Löffbecker

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	578.815,47	0,00	0,00	578.815,47
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	1.599.052,40	17.900,76	79.557,19	1.537.395,97
2. Lastkraftwagen	217.105.406,04	70.792.197,00	77.057.907,94	210.839.695,10
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.102.799,43	207.659,29	0,00	2.310.458,72
	220.807.257,87	71.017.757,05	77.137.465,13	214.687.549,79
III. Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	4.899.656,21	0,00	0,00	4.899.656,21
Gesamtsumme	226.285.729,55	71.017.757,05	77.137.465,13	220.166.021,47
	Abschreibungen			
	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				



	Abschreibungen			
	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	578.815,47	0,00	0,00	578.815,47
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	1.467.509,29	29.492,00	79.557,19	1.417.444,10
2. Lastkraftwagen	72.977.468,74	32.144.441,29	38.285.703,10	66.836.206,93
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.639.989,43	202.612,36	0,00	1.842.601,79
	76.084.967,46	32.376.545,65	38.365.260,29	70.096.252,82
III. Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtsumme	76.663.782,93	32.376.545,65	38.365.260,29	70.675.068,29
			Buchwerte	
			31.12.2024 EUR	Vorjahr EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte			0,00	0,00
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken			119.951,87	131.543,11
2. Lastkraftwagen			144.003.488,17	144.127.937,30
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung			467.856,93	462.810,00
			144.591.296,97	144.722.290,41
III. Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen			4.899.656,21	4.899.656,21
Gesamtsumme			149.490.953,18	149.621.946,62

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Ismaning

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Ismaning, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Ismaning, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse



- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- planen wir die Jahresabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen des Unternehmens bzw. von dessen Geschäftsbereichen einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Jahresabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

München, den 15. September 2025

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Thomas Reitmayr, Wirtschaftsprüfer

Rita Baumli, Wirtschaftsprüferin

Der Jahresabschluss der Volvo Group Trucks Central Europe GmbH zum 31. Dezember 2024 wurde am 16. September 2025 festgestellt.