

## Magna gibt Ergebnisse des zweiten Quartals 2020 bekannt

- Die Produktion von leichten Nutzfahrzeugen ist in unseren wichtigsten Produktionsmärkten in Nordamerika und Europa um 70 % bzw. 59 % zurückgegangen. Die weltweite Produktion von leichten Nutzfahrzeugen sank um 42 %.
- Geschätzte Auswirkungen von COVID-19 von ca. 5,5 Milliarden USD auf den Umsatz und 1,2 Milliarden USD auf das operative Ergebnis vor Ertragsteuern und bereinigtem EBIT
- Der Umsatz von 4,3 Milliarden USD ist um 58 % zurückgegangen, der verwässerte Gewinn (Verlust) je Aktie betrug (2,17) USD im Vergleich zu 1,42 USD im zweiten Quartal 2019
- Aktualisierte Finanzprognose für 2020

AURORA, Ontario, Aug. 7, 2020 (GLOBE NEWSWIRE) -- Magna International Inc. (TSX: MG; NYSE: MGA) gab heute sein Geschäftsergebnis für das zweite Quartal mit Abschluss zum 30. Juni 2020 bekannt.

	<b>THREE MONTHS ENDED JUNE 30,</b>		<b>SIX MONTHS ENDED JUNE 30,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Reported</b>				
Sales	\$ 4,293	\$ 10,126	\$ 12,950	\$ 20,717
(Loss) income from operations before income taxes	\$ (789)	\$ 595	\$ (403)	\$ 1,963
Net (loss) income attributable to Magna International Inc.	\$ (647)	\$ 452	\$ (386)	\$ 1,558
Diluted (loss) earnings per share	\$ (2.17)	\$ 1.42	\$ (1.29)	\$ 4.83
<b>Non-GAAP Financial Measures<sup>(1)</sup></b>				
Adjusted EBIT	\$ (600)	\$ 677	\$ (197)	\$ 1,397
Adjusted diluted (loss) earnings per share	\$ (1.71)	\$ 1.59	\$ (0.83)	\$ 3.22

**All results are reported in millions of U.S. dollars, except per share figures, which are in U.S. dollars.**

<sup>(1)</sup> Adjusted EBIT and Adjusted diluted (loss) earnings per share are Non-GAAP financial measures that have no standardized meaning under U.S. GAAP, and as a result may not be comparable to the calculation of similar measures by other companies. A reconciliation of these Non-GAAP financial measures is included in the back of this press release.

Don Walker, Chief Executive Officer von Magna: „Unsere Ergebnisse des zweiten Quartals wurden durch einen rapiden Rückgang der weltweiten Fahrzeugproduktion aufgrund der COVID-19-Pandemie beeinträchtigt. Umso mehr freue ich mich, dass wir den Betrieb in unseren Werken weltweit erfolgreich und sicher wieder aufnehmen konnten. Darüber hinaus haben wir unternehmensweit mehrere Maßnahmen zur Reduzierung unserer Kostenstruktur ergriffen, um sie mit unseren aktualisierten Erwartungen an die zukünftige Fahrzeugproduktion in Einklang zu bringen. Wir gehen davon aus, dass unsere Ergebnisse in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 diese Maßnahmen widerspiegeln werden. Ich bin zuversichtlich, dass Magna aus den jüngsten wirtschaftlichen Turbulenzen so stark wie eh und je hervorgehen wird.“

## **DIE AUSWIRKUNGEN VON COVID-19**

Im zweiten Quartal 2020 verzeichneten unsere wichtigsten Produktionsmärkte Nordamerika und Europa im Vergleich zum zweiten Quartal 2019 Rückgänge der Fahrzeugproduktion, der sowohl prozentual als auch in absoluten Zahlen die schlimmsten vergleichbaren Quartalseinbrüche, die während der Finanzkrise 2008-2009 zu verzeichnen waren, weit übertraf. Diese Rückgänge sind größtenteils auf Produktionsstilllegungen unserer Kunden und Volumenreduzierungen aufgrund der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Verglichen mit unseren Erwartungen zu Beginn des Jahres schätzen wir, dass die geringeren Volumina im Quartal zu Umsatzverlusten in Höhe von ca. 5,5 Milliarden USD führten und dass das bereinigte Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit ca. 1,2 Milliarden USD belastet wurde. Für die ersten sechs Monate zum 30. Juni 2020 erwarten wir Umsatzverluste von ca. 6,6 Milliarden USD und das bereinigte EBIT wurde um ca. 1,45 Milliarden USD negativ beeinflusst. Das operative Ergebnis (operativer Verlust) vor Ertragsteuern, der Magna International Inc. zurechenbare Netto-(Verlust)/Gewinn und der verwässerte (Verlust) Gewinn je Aktie, jeweils für das zweite Quartal und die ersten sechs Monate zum 30. Juni 2020, wurden auch durch die mit COVID-19 verbundenen Volumenreduzierungen negativ beeinflusst.

## **QUARTALSABSCHLUSS ZUM 30. JUNI 2020**

Auf konsolidierter Basis verzeichneten wir im zweiten Quartal 2020 einen Umsatz von 4,3 Milliarden USD. Dies ist ein Rückgang von 58 % gegenüber dem zweiten Quartal 2019, während die weltweite Produktion von leichten Nutzfahrzeugen um 42 % zurückging, worin sich der Rückgang von 70 % bzw. 59 % in Nordamerika und Europa und der Anstieg von 3 % in China widerspiegelt.

Das bereinigte EBIT ging im zweiten Quartal 2020 auf (600) Millionen USD zurück, verglichen mit 677 Millionen USD im zweiten Quartal 2019.

Das operative Ergebnis (operativer Verlust) vor Ertragsteuern belief sich für das zweite Quartal 2020 auf (789) Millionen USD im Vergleich zu 595 Millionen USD im zweiten Quartal 2019. Im operativen Verlust vor Ertragsteuern im zweiten Quartal 2020 waren sonstige Ausgaben netto in Höhe von insgesamt 168 Millionen USD enthalten, bestehend aus Umstrukturierungskosten und Abschreibungen, verglichen mit 68 Millionen USD im zweiten Quartal 2019. Unter Ausschluss der sonstigen Ausgaben netto aus beiden Zeiträumen verringerte sich das operative Ergebnis vor Ertragsteuern im zweiten Quartal 2020 um 1,3 Milliarden USD im Vergleich zum zweiten Quartal 2019.

Der Magna International Inc. zurechenbare Netto-(Verlust)/Gewinn betrug für das zweite Quartal 2020 (647) Millionen USD im Vergleich zu 452 Millionen USD im zweiten Quartal 2019. Enthalten im Magna International Inc. zurechenbaren Nettoverlust waren im zweiten Quartal 2020 sonstige Ausgaben netto in Höhe von insgesamt 136 Millionen USD nach Steuern, verglichen mit 57 Millionen USD nach Steuern im zweiten Quartal 2019. Unter Ausschluss der sonstigen Ausgaben aus beiden Zeiträumen verringerte sich der Magna International Inc. zurechenbare Nettogewinn im zweiten Quartal 2020 um 1 Milliarde USD im Vergleich zum zweiten Quartal 2019.

Der verwässerte (Verlust) Gewinn je Aktie sank im zweiten Quartal 2020 auf (2,17) USD, gegenüber zu 1,42 USD im Vorjahreszeitraum. Der bereinigte verwässerte (Verlust) Gewinn je Aktie sank auf (1,71) USD im Vergleich zu 1,59 USD für das zweite Quartal 2019.

Im zweiten Quartal 2020 flossen 1,2 Milliarden USD an Barmitteln aus dem operativen Geschäft ab, einschließlich 934 Millionen USD für betriebliche Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten. Unsere Investitionsaktivitäten umfassten im zweiten Quartal 2020 169 Millionen USD an Anlagezugängen, 72 Millionen USD an andere und immateriellen Vermögenswerten, sowie 2 Millionen USD an Private-Equity-Investitionen.

## **FÜR DIE SECHS MONATE ZUM 30. JUNI 2020**

Auf konsolidierter Basis haben wir im ersten Halbjahr zum 30. Juni 2020 einen Umsatz von 12,95 Milliarden USD erzielt. Dies stellt ein Rückgang von 37 % gegenüber dem ersten Halbjahr zum 30. Juni 2019 dar. Im Vergleich dazu ging die weltweite Produktion von leichten Nutzfahrzeugen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 um 33 % zurück. Dies entspricht einem Rückgang von 40 % bzw. 39 % in unseren wichtigsten Produktionsmärkten Nordamerika und Europa und einem Rückgang von 23 % in China.

Im ersten Halbjahr 2020 betragen der operative Verlust vor Ertragsteuern 403 Millionen USD. Der erwirtschaftete Nettoverlust der Magna International Inc. betrug 386 Millionen USD und der verwässerte Verlust je Aktie 1,29 USD. Dies bedeutet jeweils ein Rückgang im Vergleich zu den ersten sechs Monaten von 2019 von 2,4 Milliarden USD im operativen Verlust, 1,9 Milliarden USD im erwirtschafteten Nettoverlust bzw. 6,12 USD Verlust je Aktie.

Während der ersten sechs Monate zum 30. Juni 2020 sanken das bereinigte EBIT auf (197) Millionen USD und der bereinigte verwässerte (Verlust) Gewinn je Aktie auf (0,83) USD.

Im ersten Halbjahr 2020 erhöhten sich die Barmittel aus operativer Geschäftstätigkeit vor Veränderungen der betrieblichen Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Höhe von 317 Millionen USD und wir investierten 910 Millionen USD in betriebliche Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten. Unsere Investitionsaktivitäten im ersten Halbjahr 2020 umfassten 372 Millionen USD an Anlagenzugängen, 165 Millionen USD an Anlagen, sonstigen und immateriellen Vermögenswerten, sowie Private-Equity-Investitionen von 102 Millionen USD, vornehmlich in Bezug auf Waymo.

## RÜCKZAHLUNG VON KAPITAL AN AKTIONÄRE

In den ersten drei bzw. sechs Monaten des Jahres 2020 zahlten wir Dividenden in Höhe von 116 Millionen bzw. 237 Millionen USD. Zudem tätigten wir im ersten Quartal 2020 Aktienrückkäufe von 4,8 Millionen für 192 Millionen USD, die auch entwertet wurden.

Unser Vorstand gab für das zweite Quartal eine Dividende von 0,40 USD je Stammaktie bekannt. Diese Dividende wird am 4. September 2020 an die Aktionäre ausgezahlt, die zum Geschäftsschluss am 21. August 2020 verzeichnet waren.

Vince Galifi, Chief Financial Officer von Magna, sagte: „Das zweite Quartal 2020 gehörte zu den größten Herausforderungen mit denen die Automobilindustrie je konfrontiert war und was zu unserem ersten normalisierten Betriebsverlust seit mehr als zehn Jahren führte. Dennoch haben wir im Quartal wichtige operative und finanzielle Schritte unternommen, um unser Unternehmen weiter zu stärken. Unsere aktualisierte Finanzprognose für 2020 spiegelt unsere Erwartungen einer soliden Erholung der Gewinne und des Cashflows in der zweiten Hälfte dieses Jahres wider.“

## SEGMENT-ÜBERSICHT

(\$Millions unless otherwise noted)	For the three months ended June 30,					
	Sales			Adjusted EBIT		
	2020	2019	Change	2020	2019	Change
Body Exteriors & Structures \$	1,623	\$ 4,243	\$ (2,620)	\$ (315)	\$ 341	\$ (656)
Power & Vision	1,298	2,808	(1,510)	(226)	201	(427)
Seating Systems	524	1,452	(928)	(84)	83	(167)
Complete Vehicles	933	1,802	(869)	44	43	1
Corporate and Other	(85)	(179)	94	(19)	9	(28)
<b>Total Reportable Segments \$</b>	<b>4,293</b>	<b>\$ 10,126</b>	<b>\$ (5,833)</b>	<b>\$ (600)</b>	<b>\$ 677</b>	<b>\$ (1,277)</b>

### For the three months ended June 30,

Adjusted EBIT as a percentage of sales

	2020	2019	Change
Body Exteriors & Structures	(19.4)%	8.0%	(27.4)%
Power & Vision	(17.4)%	7.2%	(24.6)%
Seating Systems	(16.0)%	5.7%	(21.7)%
Complete Vehicles	4.7%	2.4%	2.3%
Consolidated Average	(14.0)%	6.7%	(20.7)%

*(\$Millions unless otherwise noted)*

	For the six months ended June 30,					
	Sales			Adjusted EBIT		
	2020	2019	Change	2020	2019	Change
Body Exteriors & Structures	\$ 5,299	\$ 8,551	\$ (3,252)	\$ (116)	\$ 704	\$ (820)
Power & Vision	3,821	5,891	(2,070)	(91)	417	(508)
Seating Systems	1,785	2,885	(1,100)	(44)	177	(221)
Complete Vehicles	2,254	3,730	(1,476)	94	71	23
Corporate and Other	(209)	(340)	131	(40)	28	(68)
Total Reportable Segments	\$ 12,950	\$ 20,717	\$ (7,767)	\$ (197)	\$ 1,397	\$ (1,594)

	For the six months ended June 30,		
	Adjusted EBIT as a percentage of sales		
	2020	2019	Change
Body Exteriors & Structures	(2.2)%	8.2%	(10.4)%
Power & Vision	(2.4)%	7.1%	(9.5)%
Seating Systems	(2.5)%	6.1%	(8.6)%
Complete Vehicles	4.2%	1.9%	2.3%
Consolidated Average	(1.5)%	6.7%	(8.2)%

Weitere Informationen zu unseren Segmentergebnissen finden Sie in unserer Management's Discussion and Analysis (MD&A) und der Analyse unserer operativen und Finanzergebnisse sowie in den Zwischenabschlüssen.

## PROGNOSE FÜR 2020

Light Vehicle  
Production (Units)  
North America

12.5 million

Europe	15.9 million
Total Sales	\$30.0 - \$32.0 billion
Adjusted EBIT Margin <sup>(2)</sup>	2.9% - 3.3%
Interest Expense, net	Approximately \$90 million
Income Tax Rate <sup>(3)</sup>	Approximately 30%
Capital Spending	Approximately \$1.4 billion

<sup>(2)</sup> Adjusted EBIT Margin is the ratio of Adjusted EBIT to Total Sales

<sup>(3)</sup> The Income Tax Rate has been calculated using Adjusted EBIT and is based on current tax legislation

Bei dieser Prognose für 2020 sind wir von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Produktionsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen 2020 (wie oben dargelegt);
- Keine wesentlichen unangekündigten Übernahmen oder Veräußerungen; und
- Folgende Devisenkurse werden für die Währungen der meisten Länder, in denen wir Geschäfte tätigen verwendet:
 

- 1 Kanadischer Dollar entspricht USD	0,732
- 1 Euro entspricht USD	1,121

Gegenwärtig besteht aufgrund erhöhter Risiken im Zusammenhang mit der Verbrauchernachfrage, sowie anhaltender COVID-19-Risiken, für verschiedene Aspekte unseres Geschäfts und der Automobilindustrie eine erhöhte Unsicherheit in Bezug auf unserer obigen Prognose, wie in unserem MD&A für das zweite Quartal 2020, unserem Jahresinformationsblatt / Formular 40-F mit Datum vom 27. März 2020 und in den nachfolgenden Informationen dargestellt.

In unserer Pressemitteilung vom 26. März 2020 haben wir unsere Prognosen für 2020 und 2022 zurückgezogen. Während wir mit den obigen Ausführungen unsere Prognosen für das Jahr 2020 aktualisiert haben, geben wir zum jetzigen Zeitpunkt keine Prognosen für die Zeiträume nach 2020 bekannt.

#### **ABGLEICH VON NON-GAAP-FINANZKENNZAHLEN**

### ***Adjusted EBIT***

The following table reconciles net income to Adjusted EBIT:

	<b>For the three months ended June 30,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Net (loss) income	\$ (652)	\$ 450
Add (deduct):		
Interest expense, net	21	14
Other expense, net	168	68
Income taxes	(137)	145
Adjusted EBIT	\$ (600)	\$ 677

### ***Adjusted EBIT as a percentage of sales (“Adjusted EBIT margin”)***

Adjusted EBIT as a percentage of sales is calculated in the table below:

	<b>For the three months ended June 30,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Sales	\$ 4,293	\$10,126
Adjusted EBIT	\$ (600)	\$ 677
Adjusted EBIT as a percentage of sales	(14.0)%	6.7%

### ***Adjusted diluted earnings per share***

The following table reconciles net income attributable to Magna International Inc. to Adjusted diluted earnings per share:

	<b>For the three months ended June 30,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Net (loss) income attributable to Magna International Inc.	\$ (647)	\$ 452
Add (deduct):		
Other expense, net	168	68

Tax effect on Other expense, net		(32)	(11)
Adjusted net (loss) income attributable to Magna International Inc.	\$	(511)	\$ 509
Diluted weighted average number of Common Shares outstanding during the period (millions):		298.4	319.5
Adjusted diluted (loss) earnings per share	\$	(1.71)	\$ 1.59

## ABGLEICH VON NON-GAAP-FINANZKENNZAHLEN

### *Adjusted EBIT*

The following table reconciles net income to Adjusted EBIT:

	For the six months ended June 30,	
	2020	2019
Net (loss) Income	\$ (400)	\$ 1,551
Add (deduct):		
Interest expense, net	38	45
Other expense (income), net	168	(611)
Income taxes	(3)	412
Adjusted EBIT	\$ (197)	\$ 1,397

### *Adjusted EBIT as a percentage of sales (“Adjusted EBIT margin”)*

Adjusted EBIT as a percentage of sales is calculated in the table below:

	For the six months ended June 30,	
	2020	2019
Sales	\$ 12,950	\$20,717
Adjusted EBIT	\$ (197)	\$ 1,397
Adjusted EBIT as a percentage of sales	(1.5)%	6.7%

### *Adjusted diluted earnings per share*

The following table reconciles net income attributable to Magna International Inc. to Adjusted diluted earnings per share:

	<b>For the six months ended June 30,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Net (loss) income attributable to Magna International Inc.	\$ (386)	\$ 1,558
Add (deduct):		
Other expense (income), net	168	(611)
Tax effect on Other expense (income), net	(32)	93
Adjusted net (loss) income attributable to Magna International Inc.	\$ (250)	\$ 1,040
Diluted weighted average number of Common Shares outstanding during the period (millions):	300.3	322.9
Adjusted diluted (loss) earnings per share	\$ (0.83)	\$ 3.22

Einige der oben in dieser Pressemitteilung genannten zukunftsgerichteten Finanzkennzahlen werden auf Non-GAAP-Basis bereitgestellt. Wir stellen keine Überleitung solcher zukunftsgerichteten Kennzahlen an vergleichbaren, gemäß U.S. - GAAP berechneten und ausgewiesenen Finanzkennzahlen zur Verfügung. Dies wäre potenziell irreführend und nicht praktikabel, da es schwierig ist, Posten zu projizieren, die in welcher Zeitperiode auch immer, den laufenden Betrieb nicht widerspiegeln. Die Größenordnung dieser Posten können jedoch erheblich sein.

Diese Pressemitteilung sowie unsere Management's Discussion and Analysis (MD&A) und die Analyse unserer operativen und Finanzergebnisse in den Zwischenabschlüssen sind im Bereich Investor Relations auf [www.magna.com/company/investors](http://www.magna.com/company/investors) einsehbar und wurden über das System for Electronic Document Analysis and Retrieval (SEDAR) elektronisch eingereicht, das unter [www.sedar.com](http://www.sedar.com) verfügbar ist, sowie über das Electronic Data Gathering, Analysis and Retrieval System (EDGAR) der United States Securities and Exchange Commission, das über [www.sec.gov](http://www.sec.gov) zugänglich ist.

Für interessierte Analysten und Aktionäre werden wir am Freitag, den 7. August 2020, um 8:00 Uhr ET (Uhrzeit in den östlichen USA) eine Telefonkonferenz abhalten, um unsere Ergebnisse des zweiten Quartals mit Abschluss zum 30. Juni 2020 zu diskutieren. Die Telefonkonferenz wird von Don Walker, Chief Executive Officer, geleitet. Die Nummer für Anrufer aus Nordamerika lautet: 1-800-621-6136. Internationale Anrufer wählen bitte folgende Nummer: +1-303-223-4363. Bitte rufen Sie mindestens 10 Minuten vor Beginn der Telefonkonferenz an. Zudem werden wir einen Webcast der Telefonkonferenz [www.magna.com](http://www.magna.com) zur Verfügung stellen. Die Folienpräsentation zur Telefonkonferenz sowie die [Zusammenfassung unserer Finanzlage](#) werden am Freitag vor der Konferenz auf unserer Website verfügbar sein.

TAGS

Quartalsergebnisse, Geschäftsergebnisse, COVID-Auswirkungen, Fahrzeugproduktion

## INVESTORENKONTAKT

Louis Tonelli, Vice-President, Investor Relations

[louis.tonelli@magna.com](mailto:louis.tonelli@magna.com) | 905.726.7035

## MEDIENKONTAKT

Tracy Fuerst, Vice-President, Corporate Communications & PR

[tracy.fuerst@magna.com](mailto:tracy.fuerst@magna.com) | 248.631.5396

## UNSER UNTERNEHMEN <sup>(4)</sup>

Wir sind ein Mobilitätstechnologieunternehmen. Wir haben über mehr als 152.000 unternehmerisch orientierte Mitarbeiter, 346 Produktionsbetriebe und 93 Zentren für Produktentwicklung, Technik und Verkauf in 27 Ländern. Wir verfügen über umfassendes Know-how in den Bereichen Fahrzeugtechnik und Auftragsfertigung sowie über Produktkompetenz in den Bereichen Karosserie, Fahrwerk, Exterieur, Sitze, Antrieb, aktive Fahrerassistenz, Elektronik, Mechatronik, Spiegel, Beleuchtung und Dachsysteme. Unsere Stammaktien werden an der Toronto Stock Exchange (MG) und der New York Stock Exchange (MGA) gehandelt. <sup>(4)</sup> Die Zahlen zu Produktionsbetrieben, Produktentwicklung, Engineering- und Vertriebszentren sowie Mitarbeiter schließen gewisse nach der Equity-Methode bewertete Geschäftstätigkeiten ein.

## ZUKUNFTSGERICHTETE AUSSAGEN

Bestimmte Aussagen in dieser Pressemitteilung stellen „zukunftsgerichtete Informationen“ bzw. „zukunftsgerichtete Aussagen“ (zusammen „zukunftsgerichtete Aussagen“) dar. Solche zukunftsgerichteten Aussagen sollen Informationen über die aktuellen Erwartungen und Pläne der Unternehmensleitung liefern und sind möglicherweise nicht für andere Zwecke geeignet. Zukunftsgerichtete Aussagen können finanzielle und andere Prognosen sowie Aussagen über unsere Zukunftspläne, strategische Ziele oder die wirtschaftliche Entwicklung oder die Annahmen, die einer der vorstehenden Aussagen zugrunde liegen, und andere Aussagen beinhalten, die keine historischen Fakten darstellen. Wir verwenden Wörter wie „unter Umständen“, „würde“, „könnte“, „sollte“, „wird“, „wahrscheinlich“, „erwarten“, „vorhersehen“, „glauben“, „beabsichtigen“, „planen“, „abzielen“, „vorhersagen“, „prognostizieren“, „veranschlagen“, „schätzen“, „anvisieren“ und ähnliche Ausdrücke, die auf zukünftige Ergebnisse oder Ereignisse hindeuten, um zukunftsgerichtete Aussagen zu kennzeichnen. Zukunftsgerichtete Aussagen in dieser Pressemitteilung beinhalten unter anderem Aussagen in Bezug auf: die erwarteten Auswirkungen unserer Kostensenkungen auf unsere Finanzergebnisse, Gewinn- und Cashflow-Erwartungen, Prognosen zur Produktion von leichten Nutzfahrzeugen in Nordamerika und Europa, erwarteter Gesamtumsatz auf Basis dieser Produktion von leichten Nutzfahrzeugen, EBIT-Marge; Aktien erträge; Netto-Zinsaufwendungen, Steuersatz, Nettogewinn und Investitionen.

Unsere zukunftsgerichteten Aussagen basieren auf Informationen, die uns derzeit zur Verfügung stehen und basieren auf Annahmen und Analysen, die wir angesichts unserer Erfahrungen und unserer Einschätzung historischer Trends, aktueller Bedingungen und erwarteter zukünftiger Entwicklungen sowie anderer Faktoren, die wir unter den gegebenen Umständen für angemessen halten, getroffen bzw. vorgenommen haben. Obwohl wir glauben, dass wir über eine angemessene Grundlage für solche zukunftsgerichteten Aussagen verfügen, sind sie keine Garantie für zukünftige Ergebnisse oder Folgen. Ob die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen unseren Erwartungen und Vorhersagen entsprechen, unterliegt einer Reihe von Risiken, Annahmen und Unsicherheiten, von denen viele außerhalb unserer Kontrolle liegen und deren Auswirkungen schwer vorhersehbar sein können, unter anderem:

### **Risiken in Bezug auf die Automobilindustrie**

- wirtschaftliche Zyklizität
- regional zurückgehende Produktionsvolumina, auch infolge der COVID-19-Pandemie (Coronavirus)
- intensiver Wettbewerb
- mögliche Einschränkungen des freien Handels
- Zollkonflikte

### **Kunden- und lieferantenbezogene Risiken**

- Konzentration des Umsatzes auf sechs Kunden
- OEM-Konsolidierung und -Zusammenarbeit
- Verschiebungen von Marktanteilen zwischen Fahrzeugen oder Fahrzeugsegmenten
- Verschiebung der „Take Rates“, die wir verkaufen, durch Schwankungen der Quartalsumsätze
- möglicher Verlust von Kundenbestellungen Verschlechterung der finanziellen Lage unserer Lieferantenbasis, auch infolge der COVID-19 (Coronavirus)-Pandemie;

### **Operative Fertigungsrisiken**

- Risiken beim Launch neuer Produkte und Werke
- Unterdurchschnittliche operative Leistung Restrukturierungskosten
- Abschreibung

### **Gewährleistungs-/Rückrufrisiken**

- Kosten für die Reparatur oder den Ersatz defekter Produkte, einschließlich aufgrund eines Rückrufs
- Gewährleistungs- oder Rückrufkosten, die eine Gewährleistungsrückstellung oder eine Versicherungsdeckung überschreiten
- Produkthaftungsansprüche

### **Übernahmerisiken**

- inhärente Fusions- und Übernahmerisiken
- Risiko bei Eingliederungen von Übernahmen

### **Sonstige Geschäftsrisiken**

- Risiken in Verbindung mit der Geschäftstätigkeit durch Joint Ventures
- unsere Fähigkeit, kontinuierlich innovative Produkte oder Prozesse zu entwickeln und zu vermarkten
- unser sich veränderndes Geschäftsrisikoprofil in der Folge zunehmender Investitionen in Elektrifizierung und autonomes Fahren, einschließlich: höhere Kosten für Forschung und Entwicklung, und Herausforderungen bei der Angebotserstellung von Produkten, bei denen wir keine ausreichende Erfahrung in der Angebotserstellung haben

- Arbeitsunterbrechungen
- Stilllegungen aufgrund von COVID-19 (Coronavirus)
- Lieferantenausfälle, auch infolge der COVID-19-Pandemie (Coronavirus);
- Klimawandel-Risiken
- Gewinnen Halten von Fachkräften

### **IT-/Cybersicherheitsrisiken**

- Verletzung der IT-/Cybersicherheit
- Verletzung der Produkt-Cybersicherheit

### **Preisrisiken**

- Preisrisiken zwischen Angebotszeitpunkt und Produktionsstart
- Preiszugeständnisse
- Rohstoffpreise
- Preisminderung für Stahlschrott

- Risiken in der Verbindung mit der Ausübung von Geschäftstätigkeit in fremden Märkten
- Schwankungen der Fremdwährungskurse
- Steuerrisiken
- geringere finanzielle Flexibilität infolge von wirtschaftlichen Erschütterungen
- Veränderungen bei den uns erteilten Kreditratings

### **Rechtliche, regulatorische und sonstige Risiken**

- kartellrechtliche Risiken
- rechtliche Forderungen bzw. Regulierungsmaßnahmen uns gegenüber
- Änderungen von Gesetzen und Vorschriften, einschließlich jener, die sich auf Fahrzeugemissionen beziehen

Bei der Bewertung von zukunftsgerichteten Aussagen oder zukunftsgerichteten Informationen raten wir den Lesern, sich nicht übermäßig auf zukunftsgerichtete Aussagen zu verlassen. Die Leser sollten insbesondere die verschiedenen Faktoren berücksichtigen, die dazu führen können, dass die tatsächlichen Ereignisse oder Ergebnisse wesentlich von denen abweichen, die in solchen zukunftsgerichteten Aussagen angegeben sind, einschließlich der oben genannten Risiken, Annahmen und Unsicherheiten, die in diesem Dokument unter dem Abschnitt mit dem Titel „Branchentrends und Risiken“ beschrieben und in unserem Jahresinformationsblatt, das bei den Wertpapierkommissionen Kanadas eingereicht wurde, und in unserem Jahresbericht auf Formular 40-F, der bei der United States Securities and Exchange Commission eingereicht wurde, sowie in nachfolgenden Einreichungen festgelegt sind.