

RCS : NANTERRE

Code greffe : 9201

Documents comptables

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES

**Le greffier du tribunal de commerce de NANTERRE atteste l'exactitude des informations transmises ci-après**

Nature du document : Documents comptables (B-S)

Numéro de gestion : 2021 B 12257

Numéro SIREN : 592 068 472

Nom ou dénomination : LUFTHANSA LIGNES AERIENNES ALLEMANDES

Ce dépôt a été enregistré le 08/09/2022 sous le numéro de dépôt 37962

**GROUPE LUFTHANSA**



ÉTATS  
FINANCIERS  
**2020**

[lufthansagroup.com](https://lufthansagroup.com)

[lufthansagroup.com/investor-relations](https://lufthansagroup.com/investor-relations)

États financiers de

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Cologne, 31  
décembre 2020

## Bilan

### au 31 décembre 2020

**T01 BILAN - ACTIFS**

en millions d'euros	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Actifs incorporels		385	309
Avions	3	5,783	6,679
Immobilisations corporelles et autres équipements		69	82
Investissements financiers	4	16,800	16,440
<b>Actifs non courants</b>	<b>3</b>	<b>23,037</b>	<b>23,510</b>
Stocks	5	111	108
Créances commerciales	6	102	642
Autres créances et autres actifs	6	1,299	1,725
Titres	7	3,655	41
Liquidités et équivalents de liquidités	7	788	897
<b>Actifs courants</b>		<b>5,955</b>	<b>3,413</b>
<b>Frais payés d'avance</b>	<b>8</b>	<b>73</b>	<b>60</b>
<b>Actifs d'impôts différés</b>	<b>9</b>	<b>3,207</b>	<b>2,142</b>
<b>Excédent des actifs du régime sur les provisions pour pensions</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
<b>Total des actifs</b>		<b>32,272</b>	<b>29,132</b>

## Bilan au 31 décembre 2020

en millions d'euros	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Capital émis*	11	1,530	1,224
Réserve de capital	12	378	378
Bénéfices non distribués	12	6,498	6,200
Bénéfices distribuables	30	-780	298
<b>Capitaux propres</b>		<b>7,626</b>	<b>8,100</b>
Provisions pour pensions et obligations similaires		2,230	1,066
Provisions pour impôts		523	287
Autres provisions		4,111	5,249
<b>Provisions</b>	<b>13</b>	<b>6,864</b>	<b>6,602</b>
Obligations		2,827	1,098
Dettes envers les banques		4,215	2,089
Dettes envers les sociétés affiliées		4,659	6,094
Autre passif		6,067	5,135
<b>Passif</b>	<b>14</b>	<b>17,768</b>	<b>14,416</b>
Revenu différé		14	14
<b>Total des fonds propres et du passif</b>		<b>32,272</b>	<b>29,132</b>

\*Le capital conditionnel au 31 décembre 2020 s'élève à 1 122 millions d'euros (238 millions d'euros l'année précédente).

## Compte de résultat Pour l'exercice 2020

### T03 COMPTE DE RÉSULTAT

en millions d'euros	Notes	2020	2019
Recettes du trafic	18	3,502	14,885
Autres revenus	19	778	1,388
<b>Total des revenus</b>		<b>4,280</b>	<b>16,273</b>
Autres produits d'exploitation	20	6,825	1,663
Coût des matériaux et des services	21	-5,071	-10,762
Frais de personnel	22	-2,217	-3,049
Amortissements et dépréciations	23	-1,135	-594
Autres charges d'exploitation	24	-2,342	-2,985
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>340</b>	<b>546</b>
Résultat des participations	25	-806	476
Intérêt net	26	-1,162	-352
Dépréciation des investissements et des titres courants	27	-147	-45
<b>Résultat financier</b>		<b>-2,115</b>	<b>79</b>
Impôts courants sur le revenu	28	-51	-293
Impôts différés sur le revenu	28	1,065	291
<b>Bénéfice après impôts sur le revenu</b>		<b>-761</b>	<b>623</b>
Autres taxes	28	-19	-28
<b>Revenu net/perte nette pour l'année</b>		<b>-780</b>	<b>595</b>
Bénéfice reporté de l'année précédente		298	-
Transfert aux bénéfices non distribués	12	-298	-297
<b>Bénéfices distribuables</b>	<b>30</b>	<b>-780</b>	<b>298</b>

## État des variations des actifs non courants

### Au 31 décembre 2020

en millions d'euros

	Acquisitions				à partir du 31.12.2020	Dépréciations et amortissements cumulés				Valeurs comptables		
	à partir du 01.01.2020	Additions	Cessions	Reclassements		à partir de 01.01.2020	Additions	Cessions	Réductions de valeur	à partir de 31.12.2020	à partir de 31.12.2019	à partir de 31.12.2020
<b>I. Immobilisations incorporelles</b>												
1. Concessions, propriété intellectuelle et droits et actifs similaires achetés et licences sur ces droits et actifs	588	6	0	21	615	331	40	0	-	371	257	244
2. Goodwill	-	103	-	-	103	-	10	-	-	10	-	93
3. Les paiements anticipés	80	17	15	-21	61	28	0	15	-	13	52	48
	<b>668</b>	<b>126</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>779</b>	<b>359</b>	<b>50</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>394</b>	<b>309</b>	<b>385</b>
<b>II. Aéronefs</b>												
1. Aéronefs et équipements	8,000	233	60	100	8,273	2,894	1,061	30	-	3,925	5,106	4,348
2. Acomptes et installations en cours de construction	1,573	158	196	-100	1,435	-	-	-	-	-	1,573	1,435
	<b>9,573</b>	<b>391</b>	<b>256</b>	<b>-</b>	<b>9,708</b>	<b>2,894</b>	<b>1,061</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>3,925</b>	<b>6,679</b>	<b>5,783</b>
<b>III. Biens, installations et équipements</b>												
1. Terrains, droits au bail et bâtiments, y compris les bâtiments sur des terrains appartenant à des tiers	182	4	7	1	180	142	9	9	-	142	40	38
2. Autres équipements, matériel d'exploitation et de bureau	179	9	16	0	172	145	15	16	-	144	34	28
3. Acomptes et installations en cours de construction	8	2	6	-1	3	-	-	-	-	-	8	3
	<b>369</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>355</b>	<b>287</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>286</b>	<b>82</b>	<b>69</b>
<b>IV. Investissements</b>												
1. Parts dans des sociétés affiliées	12,919	6,018	4,568	-	14,369	884	127	22	23	966	12,035	13,403
2. Prêts aux entreprises affiliées	4,195	736	1,702	-11	3,218	13	9	-	-	22	4,182	3,196
3. Participations	169	0	0	-	169	-	-	-	-	-	169	169
4. Titres à long terme	5	-	0	-	5	-	-	-	-	-	5	5
5. Autres prêts	87	4	26	11	76	44	11	-	-	55	43	21
6. Préfinancement de la location	6	-	0	-	6	-	-	-	-	-	6	6
	<b>17,381</b>	<b>6,758</b>	<b>6,296</b>	<b>-</b>	<b>17,843</b>	<b>941</b>	<b>147</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>1,043</b>	<b>16,440</b>	<b>16,800</b>
<b>Total</b>	<b>27,991</b>	<b>7,290</b>	<b>6,596</b>	<b>-</b>	<b>28,685</b>	<b>4,481</b>	<b>1,282</b>	<b>92</b>	<b>23</b>	<b>5,648</b>	<b>23,510</b>	<b>23,037</b>



## Notes

# Deutsche Lufthansa AG 2020

## REMARQUES GÉNÉRALES

### 1 Principes

Les états financiers de Deutsche Lufthansa AG, Cologne, enregistrée au tribunal de Cologne sous le numéro HRB 2168, ont été préparés conformément au Code de commerce allemand (HGB), aux dispositions complémentaires de la loi allemande sur les sociétés par actions (AktG) et aux statuts, et ont été vérifiés par Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Francfort sur le Main. Conformément à l'article 315e, paragraphe 1 du HGB, Deutsche Lufthansa AG, la société mère du groupe Deutsche Lufthansa AG, prépare des états financiers consolidés sur la base des normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'adoptées par l'UE.

Son exercice financier correspond à l'année civile.

Les états financiers séparés et consolidés sont publiés dans la Gazette fédérale. Ils sont disponibles en permanence sur le site <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/publikationen/finanzberichte.html>.

Le compte de résultat a été préparé selon la méthode du coût total.

Pour rendre la présentation plus claire, certains postes du bilan et du compte de résultat ont été regroupés et sont présentés et expliqués séparément dans les notes. Pour la même raison, des indications sur l'appartenance de ces postes à d'autres postes et des indications sur la mention "dont" ont également été faites à ce niveau. Au-delà de la classification légale, la rubrique relative aux avions est présentée séparément afin d'améliorer la clarté des états financiers.

### 2 Résumé des principales conventions comptables et méthodes d'évaluation

Comme précédemment, la préparation des états financiers s'est essentiellement fondée sur les principes comptables suivants.

#### PRÉOCCUPATION

L'activité des entreprises du groupe Lufthansa a été fortement impactée par les conséquences de la pandémie de coronavirus. Les restrictions sur les voyages internationaux et les règles de quarantaine, qui ont débuté à l'hiver 2020 (en Chine) et au printemps 2020 ailleurs, ont été renforcées dans le monde entier au cours de

l'année, ce qui a entraîné un accroissement du trafic aérien des sociétés du groupe Lufthansa. Les compagnies aériennes ont parfois été presque complètement paralysées. Seule l'activité de fret a pu se poursuivre avec succès, bien que l'utilisation des capacités ventrales ait fortement diminué. Environ 700 avions du groupe ont été temporairement immobilisés au sol au cours de l'année. La légère reprise de l'été 2020, lorsque la capacité disponible représentait environ 25 % de celle de l'année précédente, a été ralentie à la fin de l'année en raison de la nouvelle forte augmentation du nombre d'infections. Les paiements pour les éléments de coûts existants et invariables ainsi que le niveau élevé des remboursements pour les vols annulés ont eu un impact sur la liquidité. La liquidité de Deutsche Lufthansa AG et de ses filiales nationales et étrangères a été assurée au milieu de l'exercice, dans un premier temps, par les mesures de soutien prises par le gouvernement dans le cadre des paquets de stabilisation.

Pendant le reste de l'année, les entreprises ont lancé et partiellement mis en œuvre des mesures de grande envergure pour préserver les liquidités à court terme et amorcer un retour à la normale à moyen terme, une fois la pandémie terminée. Dans le cadre du programme ReNew à l'échelle du groupe, qui se compose de ReStructure, ReFocus, ReOrg et RePay, des mesures ont été prises pour rationaliser les structures et réduire ses employés à temps plein d'environ 27 000, ainsi que la réduction permanente de sa flotte d'environ 150 appareils. Jusqu'à nouvel ordre, certains gros porteurs quadrimoteurs (Airbus A340-600 et A380 et Boeing 747-400) seront stockés en profondeur ou mis hors service. Les dépenses d'investissement prévues précédemment, principalement dans les avions, ont été reportées à une date ultérieure lorsque cela était possible et approprié. Il est prévu de ne pas prendre livraison de plus de 80 nouveaux avions d'ici 2023. Outre les aides d'Etat sous forme d'indemnités de chômage partiel et de remboursement des charges sociales, des accords de crise s'étendant jusqu'en 2022 ont été conclus avec les partenaires sociaux afin de préserver les liquidités. Des accords visant à protéger les liquidités ont également été signés avec d'autres partenaires du système. La gestion des liquidités du groupe Lufthansa a également bénéficié de reports d'impôts au cours de l'année de référence.

Outre les plans de stabilisation gouvernementaux, Deutsche Lufthansa AG a mis en œuvre avec succès ses propres activités de financement au cours de l'exercice, ce qui lui a permis de générer 3,8 milliards d'EUR de liquidités. Les lignes de crédit à court terme, les billets de trésorerie et les titres du marché monétaire ont été complétés, à des conditions favorables, par une obligation en euros de 1,0 milliard d'euros, une obligation convertible de 0,6 milliard d'euros et des prêts garantis par des billets à ordre et des avions pour environ 0,7 milliard d'EUR. Ils servent à la fois à assurer la continuité des liquidités et à refinancer les accords de financement qui expirent en 2020 et 2021. À la fin de l'année, Deutsche Lufthansa AG disposait de 2,0 milliards d'EUR de liquidités. Deutsche Lufthansa AG disposait en outre de 4,6 milliards d'EUR provenant du programme de stabilisation du WSF.

Les prévisions actuelles de l'entreprise ne prévoient la fin de la situation de crise qu'à partir de 2024, le groupe Lufthansa supposant que même alors, seuls 90 % du niveau d'avant la crise seront atteints. La planification est donc conforme aux prévisions du secteur et à l'étude la plus récente de l'IATA datant de février 2021, qui, dans un scénario positif, prévoit également un retour aux niveaux d'avant la crise en 2024 (et dans un scénario négatif seulement en 2025). Les mesures de restructuration engagées devraient alors permettre de retrouver une trajectoire de croissance rentable. Des risques subsistent pour la phase de montée en puissance de 2021 à 2024. La durée de la crise dépendra principalement du moment où les restrictions de voyage, notamment en Amérique du Nord et dans d'autres régions de trafic importantes, seront atténuées ou levées. Les effets des options de tests potentiels, l'avancement des programmes de vaccination internationaux et les risques de nouvelles mutations du virus COVID-19 seront d'une importance cruciale dans les mois à venir. D'autre part, le comportement des clients une fois les restrictions de voyage levées représente un risque pour la suite de l'activité, en particulier pour Corporate Business.

Deutsche Lufthansa AG a préparé une prévision de liquidité glissante jusqu'à la fin de 2022 sur la base de l'incertitude mentionnée ci-dessus concernant les restrictions de voyage et les habitudes de voyage des clients. Les principaux paramètres, à savoir la "capacité disponible", les "facteurs de charge" et le "rendement", ont été fixés au cours du processus de planification en accord avec les sociétés du groupe. Plus précisément, ils supposent que la capacité moyenne devrait atteindre un peu moins de 50 % de son niveau d'avant la crise en 2021, pour passer à environ 80 % en 2022. Pour 2021, l'hypothèse est que des aides d'État seront encore nécessaires, sous la forme d'indemnités de chômage partiel et du remboursement des cotisations de sécurité sociale. Les paramètres ont été examinés par rapport à des avis d'experts accessibles au public (par exemple, IATA, Eurocontrol) pour s'assurer qu'ils étaient raisonnables. Sur cette base, les prévisions de revenus et de coûts pour les unités individuelles et le Groupe dans son ensemble ont été déterminées en utilisant une définition descendante des paramètres et une planification détaillée ascendante. Les flux de trésorerie qui en résultent ont été ajustés pour tenir compte des paiements liés au bilan (par exemple, le remboursement des billets), des dépenses d'investissement prévues et des entrées telles que les mesures de financement prévues, afin de calculer les changements de liquidité dans le temps. L'analyse porte sur la liquidité du groupe dans son ensemble et de Deutsche Lufthansa AG, ainsi que des autres filiales importantes.

En ce qui concerne les activités de financement, Deutsche Lufthansa AG a émis en février 2021 deux autres obligations d'une durée de quatre et sept ans pour un montant total de 1,6 milliard d'EUR. Elles garantissent en partie le refinancement de tous les engagements arrivant à échéance en 2021 et permettent également le remboursement anticipé de la facilité de crédit KfW de EUR 1,0 milliard. Ainsi, certaines restrictions relatives aux financements propres du Groupe ne s'appliquent plus, comme l'hypothèque des sociétés de leasing d'avions du Groupe.

En plus des prévisions détaillées décrites ci-dessus, un scénario négatif supplémentaire a été préparé en tant que test de stress descendant, avec des hypothèses plus pessimistes pour le niveau de capacité et des changements dans le temps d'environ 40% des niveaux d'avant la crise, ainsi que pour les facteurs de charge et la tarification. Même dans ce scénario, la liquidité est assurée pour Deutsche Lufthansa AG pour la période de planification.

Compte tenu de la planification de l'entreprise, de la planification des liquidités, des mesures de financement existantes et potentielles présentées et des incertitudes existantes quant à l'évolution future des affaires, le conseil d'administration de la société considère que la liquidité de Deutsche Lufthansa AG est assurée pour les dix-huit mois suivant la clôture de l'exercice financier. Ces états financiers ont donc été préparés sur la base de la continuité de l'exploitation.

#### PRINCIPALES HYPOTHÈSES D'ESTIMATION

L'apparition de la pandémie de coronavirus et les mesures prises au niveau mondial pour contenir le virus ont eu un impact massif sur les activités commerciales de Deutsche Lufthansa AG. Les incertitudes résultant de la crise sont essentielles pour l'évaluation générale du statut de la société en tant qu'entreprise en activité, mais aussi pour les jugements et estimations comptables spécifiques. Ainsi, il est d'une importance fondamentale de savoir combien de temps et à quelle intensité les restrictions du trafic aérien liées au COVID et les contraintes pour l'économie dans son ensemble vont se poursuivre, et sur quelle période une reprise aura lieu. En même temps, il n'est pas possible de dire quel sera le nouveau niveau normal pour le transport aérien en général et pour Deutsche Lufthansa AG en particulier. Les principales hypothèses estimées ont donc été basées sur les prévisions de liquidités et de bénéfices de Deutsche Lufthansa AG et de ses principales participations. Les domaines comptables critiques qui sont les plus sévèrement affectés par l'incertitude permanente sur l'évolution de la pandémie sont les suivants :

- Valeur comptable des participations, qui dépendent dans une large mesure de la rapidité de la reprise et du niveau d'activité post-crise.
- La valeur comptable des avions, qui est affectée par les incertitudes sur les capacités futures et donc sur le degré d'utilisation de la flotte.
- Valeur comptable des actifs d'impôts différés, notamment en ce qui concerne les reports de pertes fiscales créés au cours de l'exercice et pour lesquels une utilisation potentielle sur une période de cinq ans a été utilisée comme base.
- Les instruments financiers, pour lesquels des hypothèses ont été formulées quant au volume des éléments futurs à couvrir (notamment la consommation de kérosène) lors de l'évaluation des relations de couverture effectives et donc de la nécessité de comptabiliser les gains et les pertes en résultat.
- Comptabiliser les documents de vol non utilisés, pour lesquels il y avait - et il y aura toujours - une plus grande incertitude quant à la manière dont les clients échangeront leurs miles ou utiliseront leurs billets. L'estimation de l'expiration prévue des billets dépendra largement de la date et de la mesure dans lesquelles les voyages en avion seront à nouveau possibles.

#### CONVERSION DE DEVICES

Les taux de conversion internes pour les devises étrangères sont fixés mensuellement à l'avance en fonction des taux de change sur les marchés internationaux. Ces taux servent de base à la conversion.

Les postes en devises étrangères sont convertis en euros au cours du mois où les écritures sont passées.

Les créances / dettes en devises étrangères, les liquidités et les provisions sont converties au taux moyen au comptant à la date du rapport, conformément à l'article 256a HGB. Pour les autres créances/passifs non courants en devises étrangères, le principe du plus bas/plus haut du coût ou du marché est observé en comparant le coût d'achat avec la valeur à la date du bilan.

Le coût des biens d'équipement achetés en devises étrangères - principalement des avions facturés en dollars US - est déterminé par conversion aux taux de change en vigueur au moment du paiement. Les actifs pour lesquels les paiements sont couverts contre les fluctuations des taux de change sont comptabilisés dans le cadre d'unités d'évaluation distinctes.

Les couvertures de la juste valeur des risques de taux d'intérêt, de taux de change et de prix du carburant sont décrites dans la note 17.

#### **IMMOBILISATIONS INCORPORELLES**

Les actifs incorporels sont évalués au coût et généralement amortis linéairement sur cinq ans ou sur leur durée de vie utile contractuelle, si celle-ci est plus longue. Les immobilisations incorporelles développées en interne ne sont pas capitalisées. Les droits de décollage et d'atterrissage achetés ne sont pas amortis, sauf s'ils ont été modifiés de façon permanente.

En règle générale, le goodwill acquis est amorti sur la durée d'utilisation prévue de cinq à quinze ans. Celle-ci est basée sur les avantages attendus des entreprises acquises et est principalement déterminée par des facteurs économiques tels que les prévisions de croissance et de bénéfices futurs, les effets de synergie et les effectifs.

#### **PROPRIÉTÉ, USINE ET ÉQUIPEMENT**

L'amortissement linéaire des immobilisations corporelles est basé sur les coûts d'achat et de fabrication amortis sur la durée de vie utile prévue de l'actif. Les intérêts sur les passifs ne sont pas comptabilisés comme faisant partie des coûts d'achat ou de fabrication.

Les biens mobiliers dont la durée de vie est limitée et dont le coût d'acquisition est inférieur ou égal à 250 euros sont amortis en totalité l'année de leur acquisition. Les biens d'équipement mineurs dont le coût est compris entre 251 et 1 000 euros sont regroupés dans un compte fiscal annuel et dans le bilan commercial pour des raisons de simplicité. Ils sont amortis linéairement sur cinq ans.

#### **AIRCRAFT**

Les nouveaux avions commerciaux ont été amortis selon la méthode linéaire sur une période de 20 ans jusqu'à une valeur résiduelle de 5 %.

Les aéronefs achetés d'occasion sont amortis de manière linéaire en fonction de leur âge au moment de l'acquisition. Les avions de moins de 16 ans au moment de l'acquisition sont amortis jusqu'à un âge de 20 ans à une valeur comptable

résiduelle de 5%. Les aéronefs de plus de 16 ans au moment de l'acquisition sont amortis en totalité sur quatre ans sans valeur résiduelle.

Les aéronefs sont soit la propriété légale de la Société, soit loués à des entités de détention d'aéronefs dans lesquelles la Société détient une participation directe ou indirecte ou à des tiers externes. Les avions loués sont comptabilisés en tant qu'actifs non courants lorsque la Société est réputée en avoir la propriété économique. La propriété économique est déterminée sur la base du droit commercial général et des dispositions fiscales concernant les actifs loués, le cas échéant.

#### **D'AUTRE IMMOBILISATIONS CORPORE AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORE AUTRES IMMOBILISATIONS**

Les bâtiments ont une durée de vie utile comprise entre 20 et 50 ans. Les bâtiments et installations sur des terrains appartenant à des tiers sont amortis linéairement en fonction de la durée du bail ou d'une durée d'utilisation plus courte. Le matériel d'exploitation et de bureau est amorti linéairement sur trois à quatorze ans dans des conditions normales d'utilisation.

#### **LES INVESTISSEMENTS FINANCIERS**

Les investissements financiers sont présentés à leur coût d'acquisition, corrigé de toute charge ou reprise de dépréciation nécessaire. Aucune réduction de valeur n'est comptabilisée si la dépréciation n'est pas permanente.

#### **ACTIF COURANT**

Les matières premières, les consommables et les fournitures sont évalués au coût, les risques liés aux stocks étant pris en compte par des dépréciations appropriées.

Les autres titres courants sont comptabilisés à leur coût d'acquisition ou, le cas échéant, à leur valeur inférieure selon les cours de la bourse ou du marché à la date de clôture, conformément à l'article 253, paragraphe 4 du HGB.

Les certificats d'émission délivrés gratuitement sont conservés à un montant résiduel ; ceux achetés sont conservés au coût d'acquisition.

Les créances et autres actifs sont comptabilisés à leur valeur nominale.

En plus des dépréciations individuelles nécessaires pour les risques connus s'appliquant aux autres actifs courants, une provision adéquate est constituée pour le risque de crédit général par une dépréciation de chaque poste d'un montant standard. Les réductions de valeur standardisées sur les créances commerciales reflètent les défaillances antérieures, les jours de retard, le modèle d'entreprise et la région du client.

#### **OBLIGATIONS DE RETRAITE**

Pour faire face aux obligations en matière de prestations de retraite, de préretraite progressive et de créances sur les comptes d'heures de travail à vie des employés, des fonds appropriés ont été investis dans des fonds et des polices d'assurance à l'abri de l'insolvabilité, qui ne sont pas accessibles aux autres créanciers de la société.

Les actifs de pension sont évalués à leur juste valeur à l'aide d'informations externes sur les prix et compensés avec les obligations sous-jacentes. S'il y a un excédent des obligations sur les actifs, il est comptabilisé dans les provisions. Si la valeur temporelle des actifs de pension pertinents dépasse celle de l'obligation correspondante, la différence est présentée séparément comme "excédent des actifs du régime sur les provisions pour pensions". Si la juste valeur des actifs de retraite concernés est supérieure à leur coût d'acquisition historique, le revenu qui en résulte ne peut être distribué sous forme de dividende (article 268, paragraphe 8, phrase 3 du HGB)

#### PROVISIONS

Les obligations en matière de pension sont calculées selon les principes actuariels basés sur la méthode des unités de crédit projetées, en utilisant les tables actuarielles Heubeck 2018 G. En plus des taux de fluctuation projetés appropriés et de l'évolution de la carrière, une évolution des salaires de 2,5 % ainsi qu'une évolution des pensions de base de 1 % et des prestations transitoires pour le personnel du cockpit de 2,5 % sont utilisées, comme l'année précédente.

L'actualisation a eu lieu au taux d'intérêt moyen du marché pour les dix dernières années avec une durée de vie supposée de 15 ans, tel que publié par la Bundesbank allemande. Pour l'évaluation au 31 décembre 2020, le taux d'intérêt correspondant est prévu au 31 décembre 2020 sur la base des informations sur les taux d'intérêt publiées au 30 novembre 2020. Au cours de l'année de référence, le taux était de 2,30 % (année précédente : 2,71 %). L'effet de ce changement de taux d'intérêt est comptabilisé dans les charges d'intérêts. La différence entre le montant des provisions calculé en utilisant le taux d'intérêt moyen à dix ans et le taux d'intérêt moyen à sept ans au 31 décembre 2020 ne peut pas être distribuée en tant que dividende. Au 31 décembre 2020, le taux d'intérêt moyen sur sept ans utilisé pour calculer cette différence était de 1,60 % (année précédente : 1,97 %).

Les obligations de prestations des engagements de retraite qui sont financées par la réassurance ou par des investissements sur les marchés de capitaux sont comptabilisées à la juste valeur des titres sous-jacents, dans la mesure où ce montant dépasse la valeur actuelle de la garantie.

La provision pour les accords de retraite partielle est comptabilisée au montant nécessaire à l'extinction de l'obligation. Ce montant est composé du salaire restant à payer au 31 décembre 2020, qui est versé pendant la phase de préretraite, ainsi que des primes de retraite comprenant la part salariale et les contributions supplémentaires de l'employeur à l'assurance pension légale. La provision est calculée en utilisant raisonnablement des probabilités biométriques et une évolution salariale de 0,83%, qui a été réduite suite à la crise. Elle est actualisée sur la base des durées moyennes jusqu'à l'échéance à un taux d'intérêt moyen sur sept ans prévu au 31 décembre 2020. Au cours de l'année sous revue, ce taux était de 0,54% (année précédente : 0,72%).

Les autres provisions sont constituées pour le montant considéré comme nécessaire pour régler les obligations en faisant appel à un jugement commercial sûr, y compris les augmentations futures de coûts et de prix. Les provisions dont l'échéance est supérieure à un an sont actualisées au taux d'intérêt moyen du marché pour les sept dernières années correspondant à leur durée restante.

#### PASSIF

Les passifs sont présentés pour le montant nécessaire à leur règlement. Les acomptes reçus sont comptabilisés à leur valeur nominale.

#### IMPÔTS DIFFÉRÉS

Pour les différences temporaires ou quasi-permanentes entre les évaluations des actifs, passifs et produits différés dans les états financiers à des fins de droit commercial et fiscales, ou résultant de reports de pertes fiscales, celles-ci sont évaluées et comptabilisées en utilisant les taux d'imposition individuels au moment où les différences sont supprimées. Les actifs et passifs d'impôts différés sont comptabilisés pour un montant net. Deutsche Lufthansa AG comptabilise non seulement les différences résultant des éléments de son propre bilan, mais aussi celles des sociétés du même groupe fiscal.

Les pertes fiscales reportées sont comptabilisées dans la mesure où il est probable que les actifs d'impôts différés seront utilisés à l'avenir. Les prévisions de résultats de l'entreprise sont utilisées pour déterminer si les actifs d'impôts différés sur les pertes fiscales reportées sont utilisables ou non, c'est-à-dire s'ils ont une valeur réalisable. Une période de cinq ans est utilisée pour comptabiliser les impôts différés sur les pertes reportées.

#### OPTIONS DE VALORISATION

Afin d'améliorer la présentation du patrimoine, de la situation financière et des résultats, il a été fait usage de la possibilité offerte par l'article 274, paragraphe 1, phrase 2, du HGB de capitaliser l'actif net de 3 207 millions d'euros résultant de la compensation des actifs et passifs d'impôts différés.

Afin d'améliorer la présentation de la situation bénéficiaire, les instruments de couverture du prix des besoins futurs en carburant, les opérations de couverture de change pour la couverture des taux de change ainsi que les couvertures de taux d'intérêt pour les engagements financiers portant intérêt sont regroupés avec les éléments couverts correspondants au sein d'unités d'évaluation conformément à l'article 254 du HGB. Les éventuels contrats onéreux sous la forme d'une unité d'évaluation sont calculés en fonction des marchés de vente, de sorte que, conformément au principe de l'évaluation sans perte, aucune perte imminente n'est comptabilisée, dans la mesure où aucune perte n'est encourue par les futures activités de vente.

Les participations acquises par le biais d'un apport en nature ou d'une prime en nature sont généralement évaluées en tant que coûts d'acquisition à la valeur temps de l'actif apporté. La valeur temporelle est normalement calculée à l'aide de méthodes d'évaluation généralement reconnues (par exemple, comme la valeur des revenus futurs basée sur la méthode des flux de trésorerie actualisés) tout en appliquant les principes de l'IDW S 1.

## NOTES AU BILAN

### Actifs

#### 3 Actifs non courants

Les variations des différents postes d'actifs non courants au cours de l'exercice 2020 sont présentées dans un tableau distinct.

À compter du 1er janvier 2020, les fonctions de gestion du maintien de la navigabilité ("CAMO") et de maintenance en ligne de Lufthansa Technik AG ont été transférées à Deutsche Lufthansa AG dans le cadre d'une transaction d'actifs. Un goodwill de 103 millions d'EUR a été capitalisé à cette occasion. En raison de la présence d'incertitudes en matière d'estimation, la durée de vie utile standardisée de 10 ans a été appliquée pour l'amortissement.

En plus des avions de la compagnie énumérés dans l'état des variations des actifs non courants et dans le bilan, d'autres avions ont été affrétés, dans certains cas avec leur équipage. En outre, les avions suivants, loués exclusivement à des sociétés du groupe, sont en service pour Deutsche Lufthansa AG :

##### T05 NOMBRE D'AVIONS LOUÉS

Type d'aéronef	31.12.2020	31.12.2019
Airbus A319-100	24	25
Airbus A320-200	49	48
Airbus A321-100	20	20
Airbus A321-200	29	28
Airbus A330-300	19	15
Airbus A340-300	17	17
Airbus A340-600	13	13
Airbus A380-800	5	5
Boeing 747-400	10	13
Boeing 747-8	17	17
Bombardier CRJ 900	6	6
Embraer 190	9	9
Embraer 195	17	17
	<b>235</b>	<b>233</b>

#### 4 Investissements financiers

Les principales participations directes et indirectes de Deutsche Lufthansa AG figurent dans l'annexe aux notes, "Liste des participations".

Au cours de l'exercice, Deutsche Lufthansa AG a approuvé et réalisé une augmentation de capital de sa participation à 100 %, Lufthansa Commercial Holding GmbH. Dans ce cadre, Deutsche Lufthansa AG a augmenté le capital social de Lufthansa Commercial Holding GmbH par le biais d'une augmentation de capital en émettant une nouvelle participation pour un montant nominal de 100 euros et en acquérant elle-même la nouvelle participation. En plus de l'obligation de payer le montant nominal de la nouvelle participation, le paiement d'une prime supplémentaire en

nature comme contrepartie supplémentaire pour l'octroi de la nouvelle participation a été convenu entre Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Commercial Holding GmbH et AirTrust AG. Dans ce cadre, Deutsche Lufthansa AG a cédé à Lufthansa Commercial Holding GmbH ses droits relatifs à sa participation à 100 % dans AirTrust AG et a cédé et transféré les actions d'AirTrust AG à Lufthansa Commercial Holding GmbH.

En ce qui concerne la participation à 100 % dans Crane Strategic Investment S.C.S, une réduction de capital de 1,779 million d'euros a été réalisée au cours de l'exercice, à titre de mesure de liquidité de Deutsche Lufthansa AG.

Lufthansa Commercial Holding GmbH a également procédé à une réduction de capital de 2 550 millions d'euros au cours de l'exercice, à titre de mesure de liquidité supplémentaire.

#### 5 Stocks

##### T06 INVENTAIRES

en millions d'euros	31.12.2020	31.12.2019
Matières premières, consommables et fournitures	11	14
Certificats d'émission	90	80
Marchandise	10	14
	<b>111</b>	<b>108</b>

## 6 Créances et autres actifs

### T07 CRÉANCES ET AUTRES ACTIFS

en millions d'euros	31.12.2020	Dont dû	
		après plus d'un an	après plus d'un an
		31.12.2019	31.12.2019
Créances commerciales	102	-	642
Créances sur les sociétés affiliées	488	7	801
Créances sur les sociétés détenues en tant qu'autres participations	4	-	4
Autres actifs	807	162	920
	<b>1,401</b>	<b>169</b>	<b>2,367</b>

Les créances sur les entreprises affiliées concernent principalement des créances financières. Les créances sur les entreprises affiliées comprennent des créances commerciales sur les entreprises affiliées pour 69 millions d'euros (année précédente : 323 millions d'euros).

## 7 Titres et liquidités

Des fonds monétaires d'une valeur de 3 655 millions d'euros, gérés principalement par Amundi, BNP Paribas et Morgan Stanley, étaient détenus à la date de clôture. L'encaisse et les soldes bancaires sont presque entièrement constitués de dépôts auprès de banques.

Les soldes bancaires en devises étrangères, d'un montant de 32 millions d'EUR (13 millions d'EUR l'année précédente), qui ne sont pas susceptibles d'être transférés dans un avenir proche et qui sont actualisés de manière appropriée, sont comptabilisés comme autres actifs.

## 8 Frais payés d'avance

Ce poste comprend essentiellement des paiements de 32 millions d'EUR à plusieurs sociétés de leasing d'avions pour des services futurs de maintenance et de leasing (année précédente : 18 millions d'EUR).

## 9 Actifs d'impôts différés

Ce poste est constitué du solde actif net de 3 207 millions d'euros restant après compensation des actifs et passifs d'impôts différés sur les différences temporelles entre les valeurs comptables en droit commercial et en droit fiscal. Ils se décomposent comme suit :

### T08 ACTIFS ET PASSIFS D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

en millions d'euros	31.12.2020	31.12.2019
Actifs non courants	92	3
Stocks, créances et autres actifs	293	151
Provisions	2,362	1,942
Passif	5	46
Perte reportée	455	-
	<b>3,207</b>	<b>2,142</b>

Les actifs d'impôts différés résultent principalement des différentes montants des provisions pour pensions et obligations similaires, et, pour la première fois dans l'année de référence, des reports de pertes fiscales. Les passifs d'impôts différés, qui résultent principalement des différentes évaluations des avoirs et autres équipements, sont plus que compensés par les actifs d'impôts différés.

Outre les actifs d'impôts différés reconnus provenant de reports de pertes fiscales, il existe d'autres reports de pertes fiscales pour lesquels aucun actif d'impôts différés n'a pu être reconnu à hauteur de 746 millions d'EUR (année précédente : 0 million d'EUR).

Les impôts différés sont calculés en utilisant les taux d'imposition individuels du groupe fiscal de Deutsche Lufthansa AG, qui se situent entre 24 % et 31 %. Le taux d'imposition utilisé dans chaque cas comprend l'impôt sur les sociétés, la taxe professionnelle et la surtaxe de solidarité

## 10 Excédent des actifs du régime sur les provisions pour pensions

L'excédent résulte de la compensation des obligations en matière de prestations de retraite conformément à l'article 264, paragraphe 2, phrase 2 du HGB avec des actifs qui sont exclusivement utilisés pour financer les obligations en matière de prestations de retraite et qui ne sont pas accessibles aux autres créanciers de la société. Les actifs en question sont des titres. Aucun excédent des actifs du régime par rapport aux provisions pour pensions n'a été constaté au cours de l'année de référence.

### T09 DIFFÉRENCE ACTIVE RÉSULTANT DE LA COMPENSATION D'ACTIFS

en Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Valeur de règlement des engagements de retraite	-	2,556
la durée de vie moyenne des dispositifs de sécurité.	-	2,563
<b>Examen de l'application de la loi sur les pensions (aktiver Unterschiedsbetrag par les autorités compétentes.</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
Mise en place des dispositifs de sécurité	-	2,289

## Capitaux propres et passif

### 11 Capital émis

#### CAPITAL SOCIAL

Par résolution de l'assemblée générale extraordinaire du 25 juin 2020, le capital émis de Deutsche Lufthansa AG a été augmenté de 306 044 326,40 euros pour atteindre le montant suivant  
1 530 221 624,32 EUR par l'émission de 119 548 565 actions nominatives sans droit de souscription des actionnaires. Les actions ont été achetées par le Fonds de stabilisation économique au montant nominal de 2,56 EUR par action. L'augmentation de capital a pris effet le 2 juillet 2020 lors de son inscription au registre du commerce. Le capital émis est divisé en 597 742 822 actions nominatives, chaque action représentant 2,56 euros de capital émis.

#### CAPITAL AUTORISÉ

Une résolution adoptée lors de l'Assemblée générale annuelle du 7 mai 2019 a autorisé le Directoire jusqu'au 6 mai 2024, sous réserve de l'approbation du Conseil de surveillance, à augmenter le capital émis de la Société jusqu'à 450 000 000 EUR par l'émission de nouvelles actions nominatives en une ou plusieurs fois contre paiement en espèces ou en nature (Capital autorisé A). Dans certains cas, les droits de souscription des actionnaires peuvent être exclus avec l'approbation du Conseil de surveillance.

Une résolution adoptée lors de l'Assemblée générale annuelle du 7 mai 2019 a autorisé le Directoire jusqu'au 6 mai 2024, sous réserve de l'approbation du Conseil de surveillance, à augmenter le capital émis jusqu'à 30 000 000 EUR par l'émission de nouvelles actions nominatives aux employés (Capital autorisé B) contre paiement en espèces. Les droits de souscription des actionnaires existants sont exclus. Au 31 décembre 2020, des actions d'un montant nominal de 7 637 832,68 EUR ont été émises en vertu de cette autorisation, de sorte que le Capital autorisé B s'élevait encore à 22 362 168,32 EUR à la date de clôture.

#### CAPITAL CONTINGENT

Une résolution de l'assemblée générale annuelle du 5 mai 2020 a augmenté le capital conditionnel de la société d'un maximum de 1,5 milliard d'euros.  
122.417.728 EUR. L'augmentation de capital conditionnelle sert à émettre jusqu'à 47 819 425 actions aux détenteurs ou créanciers des droits de conversion et/ou d'option des obligations convertibles d'une valeur nominale totale maximale de 1,5 milliard d'euros qui peuvent être émises par la Société ou les sociétés de son groupe jusqu'au 4 mai 2025 conformément à la résolution de l'assemblée générale annuelle du 5 mai 2020. Dans certains cas, les droits de souscription des actionnaires peuvent être exclus avec l'approbation du Conseil de surveillance.

Une résolution de l'assemblée générale extraordinaire du 25 juin 2020 a augmenté le capital conditionnel de Deutsche Lufthansa AG à hauteur de 102 014 776,32 euros. L'augmentation du capital conditionnel sert à mettre à disposition jusqu'à 39 849 522 actions pour l'exercice des droits de conversion accordés au Fonds de stabilisation économique créé par la loi sur le Fonds de stabilisation

en tant qu'actionnaire silencieux pour la participation silencieuse II-A à un prix de 2,56 EUR par action par résolution de l'assemblée générale extraordinaire du 25 juin 2020. Les droits peuvent être exercés en cas de publication d'une décision de faire une offre publique d'achat conformément à l'article 10 de la loi sur les acquisitions et les prises de contrôle de valeurs mobilières (WpÜG) ou en cas de prise de contrôle conformément aux articles 35 et 29 de la WpÜG. L'acheteur peut exercer les droits de conversion à tout moment si la participation tacite II-A est vendue à un acheteur privé.

Une résolution de l'assemblée générale extraordinaire du 25 juin 2020 a augmenté le capital conditionnel de Deutsche Lufthansa AG à hauteur de 897 985 223,68 euros. L'augmentation du capital conditionnel sert à fournir jusqu'à 350 775 478 actions pour l'exercice des droits de conversion accordés au Fonds de stabilisation économique créé par la loi sur le Fonds de stabilisation en tant qu'actionnaire silencieux pour la protection contre la dilution et/ou la protection du coupon pour la participation silencieuse II-B par résolution de l'assemblée générale extraordinaire du 25 juin 2020. Si le droit de conversion est exercé pour protéger contre la dilution, les nouvelles actions seront émises au prix du marché actuel à la date de conversion, moins 10%. Si le droit de conversion est exercé pour protéger le coupon, elles sont émises au prix du marché actuel à la date de conversion, moins 5,25%. Les droits de conversion s'éteignent si la participation tacite II-B est cédée à un tiers.

#### AUTORISATION D'ACHAT D'ACTIONS PROPRES

Une résolution adoptée lors de l'assemblée générale annuelle du 7 mai 2019 a autorisé le directoire, conformément à l'article 71, paragraphe 1, n° 8 de la loi sur les sociétés anonymes (AktG), à acheter des actions propres jusqu'au 6 mai 2024. L'autorisation est limitée à 10% du capital émis actuel, qui peut être acheté en bourse ou par une offre publique d'achat à tous les actionnaires. L'autorisation stipule que le Directoire peut utiliser les actions, en particulier, aux fins définies dans la résolution adoptée par l'Assemblée générale annuelle. Selon la résolution de l'Assemblée générale annuelle du 7 mai 2019, le Directoire est également autorisé à acheter des actions propres au moyen de produits dérivés et à conclure les transactions dérivées correspondantes.

À différents moments en 2020, Deutsche Lufthansa AG a racheté 1 299 165 de ses propres actions à un prix moyen de 7,27 euros. Cela correspond à 0,22 % ou 3 325 862,40 euros du capital émis.

Les actions achetées ont été utilisées comme suit :

- 1 296 504 actions ont été transférées aux employés de Deutsche Lufthansa AG et à 33 autres sociétés affiliées et participations dans le cadre de la participation aux bénéfices pour 2019, à un prix d'action de 7,56 euros.
- 517 actions ont été transférées pour les employés de Deutsche Lufthansa AG et d'une autre société affiliée dans le cadre de la participation aux bénéfices pour 2018, à un prix d'action de 14,18 euros.
- 2 144 actions ont été revendues au prix de 11,14 euros.

A la date du bilan, les actions propres ne sont plus détenues.

## STRUCTURE DE L'ACTIONNARIAT

Les notifications reçues conformément à l'article 33, paragraphe 1, de la loi sur le commerce des valeurs mobilières (WpHG) concernant les modifications des droits de vote dans le capital social détenu par des tiers sont présentées ci-dessous sous forme abrégée. Si une partie notifiante atteint, dépasse ou tombe en dessous des seuils définis à l'article 33, paragraphe 1, de la loi sur le commerce des valeurs mobilières (WpHG) plus d'une fois, seule la dernière notification indiquant que le seuil a été atteint ou dépassé ou n'est plus atteint est divulguée ci-dessous.

- Le 30 mai 2016, Deutsche Asset & Wealth Management Investment GmbH, Francfort, Allemagne, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3 % le 19 mai 2016 et s'élevaient à cette date à 2,90 % (13 471 331 actions avec droit de vote). 2,90 % (13 471 331 actions avec droit de vote) étaient attribuables à Deutsche Asset & Wealth Management Investment GmbH conformément à la Section 34 WpHG (précédemment Section 22 WpHG).
- Le 14 novembre 2016, Franklin Templeton Investment Funds, Luxembourg, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont franchi à la baisse le seuil de 3 % le 8 novembre 2016 et s'élèvent à cette date à 2,96 % (13 861 910 actions avec droit de vote). 2,96 % (13 861 910 actions avec droit de vote) sont attribuables à Franklin Templeton Investment Funds directement conformément à l'article 33 WpHG (anciennement article 21 WpHG).
- Le 14 novembre 2016, Franklin Templeton International Services S.à r.l., Luxembourg, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3 % le 8 novembre 2016 et s'élèvent à cette date à 2,96 % (13 861 910 actions avec droit de vote). 2,96 % (13 861 910 actions avec droit de vote) sont indirectement attribuables à Franklin Templeton International Services S.à r.l. conformément à la Section 34 WpHG (précédemment Section 22 WpHG).
- Le 22 mars 2017, Templeton Investment Counsel, LLC, Fort Lauderdale, Floride, États-Unis, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3 % le 17 mars 2017 et s'élèvent à 2,98 % à cette date. (13 959 454 actions avec droit de vote). 2,98 % (13 959 454 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables à Templeton Investment Counsel, LLC, conformément à l'article 34 WpHG (anciennement article 22 WpHG).
- Templeton Growth Fund, Inc, Maryland, États-Unis, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3 % le 6 avril 2017 et s'élèvent à cette date à 2,90 % (13 611 171 actions avec droit de vote) conformément à l'article 33 WpHG (anciennement article 21 WpHG).
- Templeton Global Advisors Limited, Nassau, Bahamas, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3% le 13 juin 2017 et s'élèvent à cette date à 2,87% (13 508 944 actions avec droit de vote). 2,87 % (13 508 944 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables à Templeton Growth Fund, Inc. conformément à l'article 34 WpHG (anciennement article 22 WpHG).
- Norges Bank, Oslo, Norvège, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont dépassé le seuil de 3% le 24 avril 2019 et s'élevaient à cette date à 3,20%. (15 199 406 actions avec droit de vote). 3,20% (15.199.406 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables à la Norges Bank, conformément à l'article 34 de la WpHG.
- Amundi S.A., Paris, France, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont dépassé le seuil de 3% le 31 juillet 2019 et s'élevaient à cette date à 3,15%. (14.952.168 actions avec droit de vote). 3,15 % (14 952 168 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables à Amundi S.A., conformément à l'article 34 de la WpHG.
- Amundi S.A., Paris, France, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3% le 19 septembre 2019 et s'élevaient à cette date à 2,69% (12 784 379 actions votantes). 2,69 % (12 784 379 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables à Amundi S.A. conformément à l'article 34 de la WpHG.
- BlackRock, Inc, Wilmington, Delaware, USA, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont dépassé le seuil de 3% le 2 mars 2020 et s'élevaient à cette date à 3,09% (14.780.221 actions avec droit de vote). 3,09 % (14 780 221 actions avec droit de vote) sont attribuables à BlackRock, Inc. indirectement, conformément à l'article 34 de la WpHG.
- BlackRock, Inc, Wilmington, Delaware, USA, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3% le 4 mars 2020 et s'élèvent à cette date à 2,81% (13 439 503 actions avec droit de vote). 2,81% (13 439 503 actions avec droit de vote) sont attribuables à BlackRock, Inc. indirectement, conformément à l'article 34 de la WpHG.
- Lansdowne Partners International Ltd, George Town, Grand Cayman, Îles Caïmans, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont dépassé le seuil de 5% le 17 mai 2019 et s'élevaient à cette date à 5,08% (24 124 898 actions avec droit de vote). 5.08% (17,045,008 actions avec droit de vote) étaient attribuables à Lansdowne Partners International Ltd. indirectement, conformément à l'article 34 de la WpHG.
- Lansdowne Partners International Ltd, George Town, Grand Cayman, Îles Caïmans, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 3% le 6 mars 2020 et s'élevaient à cette date à 2,86% (13.665.474 actions avec droit de vote). 2.86% (13,665,474 actions avec droit de vote) étaient attribuables à Lansdowne Partners International Ltd. indirectement, conformément à l'article 34 de la WpHG.
- KB Holding GmbH, Grünwald, au nom de Heinz Hermann Thiele, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont dépassé le seuil de 15 % le 15 juin 2020 et s'élevaient à cette date à 15,52 % (74 230 000 actions avec droit de vote). 15,52 % (74 230 000 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables à KB Holding GmbH conformément à l'article 34 de la WpHG.



- KB Holding GmbH, Grünwald, au nom de Heinz Hermann Thiele, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG sont passés sous le seuil de 15 % le 2 juillet 2020 et s'élevaient à cette date à 12,42 % (74 230 000 actions avec droit de vote). 12,42% (74.230.000 actions avec droit de vote) étaient attribuables à KB Holding GmbH conformément à l'article 34 du WpHG.
- Le Fonds de stabilisation économique (WSF), Berlin, au nom de la République fédérale d'Allemagne, nous a notifié que ses droits de vote dans Deutsche Lufthansa AG ont dépassé le seuil de 20% le 2 juillet 2020 et s'élevaient à cette date à 20,05% (119 864 299 actions avec droit de vote). 20,05 % (119 864 299 actions avec droit de vote) étaient indirectement attribuables au Fonds de stabilisation économique (WFS) conformément à l'article 34 de la WpHG.

Pour plus de détails, nous nous référons aux notifications individuelles sur les droits de vote publiées sur notre site web [www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com).

## 12 Réserves

La réserve de capital contient les primes résultant des augmentations de capital et le produit de l'émission de titres de créance pour les options de conversion permettant d'acquérir des actions de la Société. La valeur nominale des actions ayant été utilisée pour l'augmentation de capital réalisée au cours de l'exercice 2020 dans le cadre des mesures de stabilisation du Fonds de stabilisation économique (WSF), la réserve de capital est restée inchangée par rapport à l'année précédente.

La réserve légale contenue dans les bénéfices non distribués reste inchangée à 26 millions d'EUR ; les autres réserves sont constituées d'autres bénéfices non distribués. Au cours de l'exercice, 298 millions d'EUR ont été transférés aux bénéfices non distribués.

Un montant de 5 320 millions d'EUR ne peut être distribué sous forme de dividendes. Ce montant se compose de 3 207 millions d'EUR provenant de la reconnaissance d'actifs d'impôts différés pour les différences temporaires entre les évaluations à des fins commerciales et fiscales ainsi que pour les reports de pertes, de 1 418 millions d'EUR provenant de la différence entre l'application de taux d'intérêt moyens à dix ans ou à sept ans pour actualiser les obligations en matière de pension et de 1 590 millions d'EUR provenant de la comptabilisation d'actifs d'impôts différés. 695 millions d'EUR provenant de l'excédent de la juste valeur des actifs du régime sur leur coût. Il reste encore 398 millions d'EUR de bénéfices non distribués pour couvrir le montant qui ne peut être distribué.

## 13 Provisions

### T10 PROVISIONS

en millions d'euros	31.12.2020	31.12.2019
Provisions pour pensions et obligations similaires	2,230	1,066
Provisions pour impôts	523	287
Obligations relatives aux documents de vol non utilisés	1,218	2,290
Autres provisions	2,893	2,959
	<b>6,864</b>	<b>6,602</b>

Un régime de retraite d'entreprise existe pour le personnel travaillant en Allemagne et le personnel détaché à l'étranger. Les obligations en matière de prestations sont principalement financées par des contributions à un fonds fiduciaire externe dont l'accès est limité.

Il existe également des obligations liées à la conversion des éléments de salaire qui sont financées par des actifs détenus dans des polices d'assurance. Les obligations actuarielles sont compensées avec les actifs correspondants évalués à leur juste valeur au 31 décembre 2020 pour obtenir la valeur comptable au bilan. Les coûts d'acquisition des actifs du fonds s'élèvent à 9 308 millions d'euros au 31 décembre 2020. Leur juste valeur à la même date était de 9 921 millions d'euros. Les actifs du fonds qui peuvent être compensés s'élèvent à 9 901 millions d'euros. Le montant actuariel nécessaire à l'extinction de l'obligation au 31 décembre 2020 est le suivant  
12 131 millions d'euros.

En 2016, un nouveau régime de retraite d'entreprise pour le personnel au sol employé en Allemagne a été mis en place sous la forme d'un engagement de prestations à cotisations définies. Pour les employés recrutés avant le 1er janvier 2016, les droits acquis jusqu'au 31 décembre 2015 sont maintenus. Pour les périodes de service à partir du 1er janvier 2016, les employés peuvent atteindre le même niveau de prestations en versant des cotisations de leur poche. Pour les employés recrutés à partir du 1er janvier 2016, les cotisations au nouveau modèle seront investies sur le marché capital. Lorsque le collaborateur atteint l'âge de la retraite, l'intégralité de l'avoir en compte est converti en rente sur la base du taux d'intérêt BilMoG applicable, sous réserve d'une adaptation de la rente de 1% par an et tout en garantissant les cotisations versées à l'origine.

En 2017, un nouvel accord de pension a été conclu pour le personnel de cabine. Il prévoit notamment que les employés qui ont commencé à travailler chez Lufthansa avant le 30 juin 2016 maintiennent leurs droits à la pension acquis jusqu'à cette date. Pour les périodes de service à partir du 1er juillet 2016, les employés reçoivent des contributions de l'employeur au régime de retraite de l'entreprise en fonction de leur salaire brut admissible. En outre, les anciens droits à des prestations transitoires ont été remplacés par une contribution initiale au nouveau système de prestations basé sur le marché du capital, calculée à partir de la date à laquelle le changement a été effectué. Tous les employés sont libres de verser leurs propres cotisations sur une base volontaire. Les cotisations de l'employeur et du salarié, ainsi que la cotisation initiale à la prestation transitoire, sont investies sur les marchés des capitaux avec une garantie de capital. Lorsque le salarié atteint l'âge de la retraite, le solde du compte disponible est converti en une rente sur la base du taux d'intérêt BilMoG applicable, sous réserve d'un ajustement de la rente de 1 % par an.

En 2017, de nouveaux accords de pension ont été conclus pour les employés de cockpit pour leur retraite et leurs prestations transitoires. Pour les employés recrutés avant le 1er janvier 2017, les droits à la retraite acquis jusqu'au 31 décembre 2016 sont maintenus. Pour les périodes de service à partir du 1er janvier 2017, les employés reçoivent des contributions de l'employeur au régime de retraite de la société en fonction de leur salaire brut admissible. Tous les employés sont libres de verser leurs propres contributions sur une base volontaire. Le capital est investi sur les marchés des capitaux avec une garantie de capital, en plus du taux d'intérêt garanti.

offert par les compagnies d'assurance-vie (actuellement 0,9 % par an) pour le personnel navigant en tant qu'engagement supplémentaire. Lorsque l'employé atteint l'âge de la retraite, le solde du compte disponible est converti en une rente sur la base du taux d'intérêt BilMoG applicable, sous réserve d'un ajustement de la rente de 1% par an.

Les anciennes règles continuent fondamentalement de s'appliquer aux prestations transitoires. L'âge de la retraite collective des pilotes passe progressivement de 58 à 60 ans d'ici 2021. En raison de l'excédent de personnel prévu à long terme parmi le personnel navigant, la société a proposé une suspension temporaire de la clause relative à l'âge de la retraite collective. Un accord corrélatif n'a pas encore été conclu sur une modification du règlement salarial dans le cadre d'un accord global. Il en résulte une augmentation de 41 millions d'euros de l'obligation de prestations transitoires au cours de l'exercice considéré.

Dans le nouveau régime de retraite de la Compagnie pour le personnel au sol, de cabine et de cockpit, les obligations des composantes du marché des capitaux sont comptabilisées à la juste valeur des actifs du régime correspondants et sont compensées avec ceux-ci, dans la mesure où elles dépassent le montant minimum garanti. Les contributions de l'employeur comptabilisées dans les frais de personnel constituent une charge de service.

Dans le cadre des conventions collectives de crise conclues au cours de l'année de référence, des réductions des cotisations au régime de retraite de la Compagnie ont été convenues avec le personnel de cabine et de cockpit.

Dans le cadre du transfert d'activités de Lufthansa Technik AG à Deutsche Lufthansa AG, présenté au point 3, des obligations envers les employés d'un montant de 348 millions d'euros (essentiellement des obligations en matière de pension) et des actifs de fonds correspondants de 241 millions d'euros ont été transférés à Deutsche Lufthansa AG.

Les charges d'intérêts courus sur les provisions et les charges résultant de l'évaluation de l'obligation avec un taux d'actualisation inférieur à celui de l'année précédente, soit 652 millions d'EUR, ainsi que les charges de 361 millions d'EUR provenant de l'évaluation de marché négative des actifs du régime ont été comptabilisés dans les intérêts nets.

Le passage d'un taux d'intérêt moyen sur sept ans à un taux moyen sur dix ans pour le calcul des montants du règlement entraîne une différence de 1 418 millions d'EUR au 31 décembre 2020, qui n'est pas disponible pour la distribution.

Les obligations découlant des accords de retraite partielle sont comptabilisées dans les autres provisions. Les obligations de 95 millions d'EUR sont compensées par des actifs de fonds d'une juste valeur de 46 millions d'EUR. Les coûts d'acquisition des actifs du fonds s'élèvent à 51 millions d'EUR. Des charges d'intérêts courus sur les provisions de 0,4 million d'EUR, ainsi que des charges de 3,8 millions d'EUR résultant de l'évaluation de marché négative des actifs du fonds de pension ont été comptabilisées.

Des comptes de temps de travail sont gérés pour le personnel de cabine depuis 2017 et avaient une valeur de 81 millions d'euros à la date de clôture. Ils sont compensés par des actifs de régime d'un montant identique. Les coûts d'acquisition des actifs du fonds sont les suivants  
81 millions d'euros.

Les autres provisions comprennent essentiellement des montants pour la maintenance des avions (1 510 millions d'EUR) et des provisions pour pertes imminentes (461 millions d'EUR). Ces dernières comprennent une provision pour pertes imminentes de 337 millions d'EUR liée aux contrats de location conclus avec les sociétés de leasing d'avions. Les mesures de réduction des capacités de vol à long terme auront un impact sur les contrats de location dans la mesure où l'obligation d'effectuer des paiements de location pour les avions concernés devrait être supérieure à leur contribution au succès de la compagnie.

**T11 PROVISIONS POUR PENSIONS**

en Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Valeur de règlement des engagements de retraite	12,131	8,721
la durée de vie moyenne des dispositifs de sécurité.	9,901	7,655
<b>Remboursement des charges liées aux pensions de retraite</b>	<b>- 2,230</b>	<b>- 1,066</b>
Mise en place des dispositifs de sécurité	9,308	6,723

## 14 Passif

### T12 PASSIF

en millions d'euros	31.12.2020		31.12.2019		31.12.2019		31.12.2019	
	Total	dans un délai d'un an	Dont due		Total	dans un délai d'un an	Dont due	
			entre un et cinq ans	après plus de cinq années			entre un et cinq ans	après plus de cinq ans
Obligations*	2,827	227	1,100	1,500	1,098	98	1,000	-
Dettes envers les banques	4,215	2025	2,156	34	2,089	665	1,390	34
Dettes envers les sociétés affiliées	4,659	4,659	-	-	6,094	6,094	-	-
Autre passif	6,067	1,104	2,262	2,701	5,135	1,470	1,686	1,979
dont Acomptes sur commandes	6	6	-	-	6	6	-	-
dont Dettes commerciales	316	316	-	-	697	697	-	-
dont Dettes envers des sociétés affiliées	2	2	-	-	6	6	-	-
dont autres dettes restantes	5,743	780	2,262	2,701	4,426	761	1,686	1,979
pour les impôts	99	99	-	-	92	92	-	-
en matière d'obligations de sécurité sociale	2	2	-	-	3	3	-	-
	<b>17,768</b>	<b>8,015</b>	<b>5,518</b>	<b>4,235</b>	<b>14,416</b>	<b>8,327</b>	<b>4,076</b>	<b>2,013</b>

\*La part des obligations convertibles s'élève à 600 millions d'EUR (année précédente : 0).

Les dettes envers les entreprises affiliées comprennent des dettes commerciales envers les entreprises affiliées pour un montant de 41 millions d'euros (année précédente : 30 millions d'euros).

En vertu de l'accord-cadre pour la mise en œuvre de mesures de stabilisation conclu entre le Fonds de stabilisation économique au nom de la République fédérale d'Allemagne et Deutsche Lufthansa AG, un crédit syndiqué d'un montant maximal de 3 milliards d'EUR a été accordé pour une durée de trois ans avec la participation de la KfW et de banques privées. Dans le cadre du financement de stabilisation accordé sous forme d'emprunts en Suisse, en Autriche et en Belgique pour d'autres sociétés du groupe, la part de l'emprunt pour Deutsche Lufthansa AG était de 1 milliard d'EUR. Les parts des sociétés autrichienne et maltaise de location d'avions, qui exploient au total 323 avions du groupe, ont été mises en gage.

En outre, le fonds de stabilisation a accordé une participation tacite en juillet 2020 qui exclut la participation aux pertes. Son montant s'élève à 1 milliard d'EUR, qui est comptabilisé dans les autres passifs.

En novembre 2020, Deutsche Lufthansa AG a également décidé de ne pas exercer le premier droit de rachat de son obligation hybride de 500 millions d'euros, qui arrive à échéance le 12 août 2075 et porte un taux d'intérêt de 5,125 %. Le droit de résiliation pourra être exercé à nouveau à compter du 12 février 2026. Par ailleurs, le coupon sera réinitialisé le 12 février 2021.

En novembre 2020, Deutsche Lufthansa AG a émis une obligation de 1 milliard d'euros dans le cadre du programme EMTN existant. L'obligation arrive à échéance le 29 mai 2026 et rapporte un intérêt de 3,0 % par an.

En novembre 2020, Deutsche Lufthansa AG a émis une obligation convertible d'un volume total de 600 millions d'euros. Sauf conversion préalable, les obligations seront remboursées à leur valeur nominale en novembre 2025. Les investisseurs ont également la possibilité de convertir l'obligation en actions nominatives nouvelles et/ou existantes de Lufthansa AG. Le prix de conversion initial a été fixé à 12,96 EUR, ce qui correspond à une prime de conversion de 40,0 % au-dessus du prix de l'action de référence de 9,2545 EUR.

Sur les dettes envers les banques, 252 millions d'EUR sont garantis par des aéronefs. Parmi les autres engagements, les obligations découlant de contrats de location-financement, d'un montant total de 3 362 millions d'EUR, sont garanties par les avions concernés.

## 15 Passifs contingents

### T13 CONTINGENT LIABILITIES PASSIFS CONTINGENTS

en millions d'euros	31.12.2020	31.12.2019
Relatif aux garanties, aux lettres de change et aux garanties de chèques	775	1,819
dont à des sociétés affiliées	117	195
En ce qui concerne les accords de garantie	342	400
dont à des sociétés affiliées	108	111
dont à des coentreprises	188	244
Relatif à la fourniture de garanties pour les obligations de tiers	0	25

Les montants figurant au passif au titre des garanties comprennent 657 millions d'EUR de garanties de codébiteurs données en faveur d'entreprises nord-américaines de ravitaillement et de manutention. Il n'a pas été nécessaire de comptabiliser ces obligations de garantie en tant que passif, car les entreprises de ravitaillement et de manutention devraient être en mesure d'honorer les engagements sous-jacents et une réclamation est donc peu probable. En outre, ce montant est assorti de créances compensatoires à l'encontre des autres codébiteurs, pour un montant de 644 millions d'EUR. Dans certains cas, ces montants sont préliminaires, car les états financiers actuels de certaines contreparties ne sont pas encore disponibles.

Le passif relatif aux garanties s'élève à 64 millions d'EUR et concerne les garanties des codébiteurs en faveur de la coentreprise Terminal One Group Association, L.P. à l'aéroport JFK de New York. Aucune provision n'a été comptabilisée, car une réclamation n'est pas considérée comme probable. Sur la base des prévisions actuelles de la société, l'hypothèse est que la société sera en mesure de remplir elle-même ses obligations. Les obligations au titre des garanties sont compensées par des créances compensatoires à l'encontre des autres codébiteurs pour un montant de 48 millions d'EUR. Les engagements au titre des garanties envers les coentreprises comprennent les garanties bancaires liées au financement de deux avions-cargo B777 en service chez Aerologic GmbH.

## 16 Autres obligations financières

Les obligations financières sur la base d'engagements de commandes et d'engagements de prêts sans obligation permanente à long terme s'élevaient à 13 323 millions d'EUR à la date du rapport. Les obligations permanentes, dont la durée peut aller jusqu'à 30 ans, ont représenté une charge de 1 195 millions d'EUR au cours de l'exercice.

### ENGAGEMENTS DE COMMANDE

Les engagements de commande pour les dépenses d'investissement en immobilisations corporelles s'élèvent à 11 984 millions EUR au 31 décembre 2020. Sur les obligations de paiement correspondantes, 10 875 millions d'EUR sont dus entre 2021 et 2025, et 1 110 millions d'EUR sont dus en 2026 et 2027.

À la date de clôture de l'exercice, il existait des obligations d'acquiescer des actions de la société et d'apporter du capital aux entreprises détenues pour un montant total de 201 000 EUR. Il existait également des engagements de prêt de 1 338 000 EUR envers des sociétés affiliées.

## OBLIGATIONS EN VERTU DES CONTRATS DE LOCATION

La société exerce son activité presque exclusivement dans des locaux loués. Les contrats de location sont généralement d'une durée maximale de dix ans. Les installations des aéroports de Francfort et de Munich sont parfois louées pour des périodes plus longues, dans certains cas jusqu'à 30 ans, et sont en partie préfinancées par Lufthansa. Les loyers annuels se sont élevés à environ 181 millions d'EUR au cours de l'exercice.

Pour optimiser les coûts de financement, les avions sont régulièrement loués auprès de sociétés affiliées et de bailleurs externes. Les charges relatives aux contrats de location simple à long terme concernant les avions et dont la durée s'étend jusqu'en 2028 se sont élevées à 910 millions d'EUR au cours de l'exercice. Elles ont pu être utilisées comme hypothèse qualifiée pour les montants à payer annuellement au titre de ces obligations permanentes.

Les charges liées aux contrats de location simple sont principalement dues à des sociétés affiliées ; 69 millions d'EUR ont été versés à plusieurs bailleurs externes (année précédente : 65 millions d'EUR).

## OBLIGATIONS AU TITRE DES CONTRATS DE MAINTENANCE À LONG TERME

Les contrats de maintenance des avions et de leurs composants ont généralement une durée comprise entre 5 et 18 ans afin de garantir des conditions contractuelles à long terme. Les contrats de maintenance à long terme avec des fournisseurs externes signés à la date de clôture du rapport et dont la durée s'étend jusqu'en 2030 ont donné lieu à des charges de 105 millions d'euros au cours de l'exercice. La pandémie a entraîné une baisse significative des inspections de maintenance au cours de l'exercice. Parmi les obligations de paiement futures découlant des contrats de maintenance à long terme, 455 millions d'EUR sont exigibles entre 2021 et 2025.

Et si les services contractuels sont demandés comme prévu, 339 millions d'EUR seront dus entre 2026 et 2030. Une réduction non irréaliste des services contractuels demandés entraînera une diminution des obligations de paiement.

## 17 Politique de couverture et dérivés financiers

En tant que compagnie aérienne internationale, Deutsche Lufthansa AG est exposée au risque de variation des taux de change, des taux d'intérêt et du prix du carburant en dollars américains.

### COUVERTURES DE TAUX DE CHANGE

Pour le dollar américain, Lufthansa est principalement en position de payeur net en ce qui concerne les risques de change liés à son activité opérationnelle, puisque les paiements de carburant sont libellés en dollars. Pour les autres devises, il y a toujours un excédent net. Les principaux risques à cet égard proviennent du renminbi chinois, du franc suisse, de la livre sterling, du yen japonais et de la roupie indienne. En fonction de la liquidité du marché, les risques de change liés à l'exposition opérationnelle prévue sont couverts progressivement sur une période de 24 mois au moyen de contrats à terme. Le niveau de couverture cible est défini dans les directives internes du Groupe. A la fin de l'année 2020, l'exposition aux principaux postes en devises étrangères provenant des opérations pour les 24 prochains mois était la suivant :

### T14 EXPOSITION AUX DEVISES ÉTRANGÈRES DES OPÉRATIONS

31.12.2020 en millions d'euros	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposition (devise)	-623	2,091	34,685	390	17,510
Exposition (EUR au taux spot)	-507	261	273	431	195
Couvertures (devises)	176	-699	-11,727	-137	-2,397
Ratio de couverture	28%	33%	34%	35%	14%
Taux de couverture	1.31	8.35	119.86	0.90	88.96

Les macro-unités de valorisation anticipées sont formées prospectivement pour les couvertures de change opérationnelles conformément à l'article 254 du HGB et présentées selon la méthode de la couverture nette. Les éléments couverts sont les positions nettes des flux de trésorerie futurs hautement probables en devises étrangères de l'activité opérationnelle pour chaque devise étrangère et chaque mois de couverture. Etant donné que le niveau de couverture cible est toujours inférieur au montant total des flux de trésorerie en devises étrangères, les éléments couverts sont les positions nettes des flux de trésorerie futurs hautement probables en devises étrangères des activités opérationnelles pour chaque devise étrangère et chaque mois de couverture.

En ce qui concerne le risque de change, les couvertures sont considérées comme fondamentalement efficaces, de sorte qu'il n'y a pas lieu de constituer une provision pour les pertes imminentes des unités d'évaluation.

Les opérations de change à terme et les swaps sont évalués individuellement à leur courbe à terme respective et actualisés à la date de clôture sur la base de la courbe des taux d'intérêt correspondante. Les prix du marché des options sur devises sont calculés à l'aide de modèles reconnus d'évaluation des options.

Le tableau suivant présente les valeurs de marché des couvertures externes pour Deutsche Lufthansa AG et ses filiales.

**T15 COUVERTURES DE TAUX DE CHANGE POUR L'EXPOSITION DES OPERATIONS**

31.12.2020 en millions d'euros	Nominal volume	Valeur du marché	Échéances jusqu'à	Valeur comptable des autres provisions
Couvertures externes	3,615	-50	2023	-
Couvertures externes pour	3,758	49	2023	-

**DÉPENSES D'INVESTISSEMENT COUVERTES**

Les couvertures de taux de change sous forme de micro-couvertures sont combinés aux livraisons d'avions prévues pour former l'évaluation dans le but de couvrir le risque d'augmentation des prix due aux fluctuations des taux de change et présentée dans le bilan en utilisant la méthode de la couverture nette. Les achats d'avions ne sont plus couverts que par des opérations à terme. L'exposition pour les dépenses d'investissement à la fin de l'année 2020, le volume de couverture concerné et les effets des couvertures sur les coûts d'acquisition des investissements couverts sont les suivants :

**T16 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT COUVERTES EN USD**

Année	Exposition en USD	Volume couvert en USD	Valeurs du marché en millions d'euros	Ratio de couverture
2021	-2,018	1,779	-56	88%
2022	-2,491	1,967	-75	79%
2023	-3,370	2,199	-50	65%
2024	-1,383	783	7	57%
2025	-1,182	642	12	54%
2026	-947	496	-7	52%
2027	-269	75	2	28%
2028	-213	0	0	0%
2029	-168	0	0	0%
	<b>-12,041</b>	<b>7,941</b>	<b>-167</b>	<b>-66%</b>

Au cours de l'exercice, les couvertures de change à long terme ont été réalisés par anticipation, générant un produit en espèces de 428 millions d'EUR.

Ces montants seront comptabilisés au passifs jusqu'à ce que les investissements correspondants. Les opérations de couverture dans lesquelles les éléments couverts (achats d'avions) ont été différés dues à la crise sont comptabilisées de la même manière.

**COUVERTURES DE TAUX D'INTÉRÊT**

Des swaps de taux d'intérêt appropriés et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises sont conclus avec des parties externes pour couvrir les risques de taux d'intérêt sur les obligations, les prêts et les dettes de location comptabilisés au bilan. Ils sont combinés en unités de valeur en tant que micro-couvertures et présentés au bilan selon la méthode de la couverture nette. Les éléments couverts et les couvertures ont des échéances identiques, au plus tard jusqu'en 2031. Les flux de trésorerie réciproques s'équilibrent, les swaps de taux d'intérêt ne sont pas présentés au bilan. Au 31 décembre 2020, des provisions de 91 millions EUR sont comptabilisées pour des pertes imminentes concernant les couvertures de taux d'intérêt sans éléments couverts.

En outre, Deutsche Lufthansa AG et ses filiales ont mis en place des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises qui sont assortis de swaps de taux d'intérêt et de devises de même type, volume et échéance avec des tiers externes. Ils sont également combinés dans des unités de valorisation en tant que micro-couvertures. Les éléments couverts et les couvertures ont des échéances identiques, jusqu'en 2026 au plus tard. Les flux de trésorerie couverts s'équilibrent totalement, de sorte que les unités de valorisation sont totalement efficaces.

Au 31 décembre 2020, des provisions de 5 millions EUR sont comptabilisées pour des pertes imminentes concernant d'autres couvertures de taux d'intérêt internes

**T17 COUVERTURES DE TAUX D'INTÉRÊT**

31.12.2020 en millions d'euros	Volume couvert	Valeur de marché	Échéances jusqu'à	montant de l'autre provision
Couvertures externes				
avec éléments couverts	5,331	43	2031	-
Couvertures externes sans éléments couverts	940	-90	2028	-91
Couvertures externes pour les filiales	461	-	2026	-
Couvertures internes avec	58	-4	2027	-5

La juste valeur des dérivés de taux d'intérêt correspond à leur valeur de marché respective, qui est mesurée à l'aide de méthodes mathématiques appropriées, telles que l'actualisation des flux de trésorerie futurs. L'actualisation tient compte des taux d'intérêt standard du marché et de la durée résiduelle des instruments respectifs.

**Couverture du carburant**

Au 31 décembre 2020, l'exposition aux prix des carburants était la suivante :

**T18 EXPOSITION PRIX DES CARBURANTS**

		2021	2022
Exposition au carburant	en milliers de t	2,558	4,258

Volume couvert	en milliers de t	2,455	85
Ratio de couverture	en %	96%	2%

Des opérations à terme, des options sur écart et des combinaisons de couvertures appropriées sont conclues avec des contreparties externes pour couvrir les risques de prix liés aux besoins futurs en carburant. Elles ont été combinées avec les éléments couverts en tant qu'unités de macro-évaluation et présentées en utilisant la méthode de couverture nette afin d'améliorer la présentation de la position des bénéfices.

**T19 COUVERTURE DU PRIX DU CARBURANT**

31.12.2020	Volume des éléments couverts en milliers de t	Valeur de marché en €m	Échéances jusqu'à	Valeur comptable des autres actifs en millions d'euros
Options de la gamme	2,343	-29	2022	36
Swaps	173	0	2022	-
Combinaisons de couverture	25	-3	2022	0

L'effondrement des voyages aériens à la suite de la pandémie a entraîné une surcouverture pour certains mois de 2021 à la date de clôture actuelle. Le volume existant des instruments de couverture n'est donc pas entièrement couvert par les besoins en carburant prévus. Il n'est pas permis de reconnaître des unités de valorisation pour cette part de dérivés. Au 31 décembre 2020, les provisions de 11 millions d'EUR sont donc comptabilisés au titre des valeurs de marché négatives à cet égard.

Les prix du marché des options utilisées pour couvrir les prix du carburant sont déterminés à l'aide de modèles reconnus d'évaluation des options. Les valeurs de marché correspondent au prix auquel un tiers indépendant assumerait les droits et/ou obligations de l'instrument financier.

**INSTRUMENTS FINANCIERS DÉTENUS EN TANT QU'INVESTISSEMENTS FINANCIERS**

en millions d'euros	Valeurs du marché 31.12.2020	Valeurs comptables 31.12.2020
Parts dans les sociétés affiliées	2	2
Prêts aux sociétés affiliées	465	465
Autres prêts	1	1

Les parts dans les sociétés affiliées évaluées à la valeur de marché concernent une participation à 100 % dans Crane Strategic Investment S.C.S., Belgique. Il s'agit d'une participation dans un véhicule d'investissement étranger au sens de la section 1, paragraphes 1 et 2, du Code allemand des investissements (KAGB). Comme indiqué à la note 3, les liquidités détenues dans cette participation ont été presque entièrement utilisées. Le montant restant est de 1,5 million d'euros et sera utilisé en 2021.

Les prêts aux sociétés affiliées comprennent essentiellement le prêt de 500M CHF accordé à AirTrust AG au cours de l'exercice. À la date de clôture, la valeur de marché de ce prêt était de 461 millions d'euros, ce qui correspond à la valeur comptable.

## NOTES AU COMPTE DE RÉSULTAT

### 18 Recettes du trafic

#### T21 RECETTES DU TRAFIC PAR RÉGION DE TRAFIC

en millions d'euros	2020	2019
Europe	1,520	5,589
Amérique du Nord	817	4,341
Asie /Pacifique	536	2,878
Amérique du Sud	319	959
Afrique	201	630
Moyen-Orient	109	488
	<b>3,502</b>	<b>14,885</b>

#### T22 RECETTES DU TRAFIC PAR SECTEUR

en millions d'euros	2020	2019
Programmé	3,117	14,366
Charter	385	519
	<b>3,502</b>	<b>14,885</b>

### 19 Autres revenus

Les autres recettes se répartissent comme suit :

#### T 23 AUTRES REVENUS

en millions d'euros	2020	2019
Services de voyage (commissions / honoraires)	161	513
Avions en leasing opérationnel	179	195
Allocation matricielle	183	252
Services au sol / ventes en vol	44	169
Services rendus	126	141
Détachement de personnel	11	15
Loyer pour les terrains / bâtiments	45	55
Autre	29	48
	<b>778</b>	<b>1,388</b>

87% des autres revenus ont été générés en Europe (année précédente : 81%).

La baisse significative par rapport à l'année précédente est due à la forte diminution des activités commerciales de Deutsche Lufthansa AG au cours de l'année de référence en raison de la pandémie.

Les recettes provenant d'autres périodes se sont élevées à 16 millions d'EUR au cours de l'exercice considéré et sont constituées en grande partie de recettes provenant de documents de vol non utilisés au cours des années précédentes.

### 20 Autres produits d'exploitation

#### T 24 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

en millions d'euros	2020	2019
Produits de la cession d'actifs non courants	5610	13
Gains de change résultant de la conversion de devises étrangères	693	1,150
Reprise de provisions	269	178
Indemnisation reçue pour des dommages	21	17
Bénéfices provenant de reprises d'actifs	37	58
Autres produits d'exploitation	195	247
	<b>6,825</b>	<b>1,663</b>

Les autres produits d'exploitation s'expliquent principalement par la comptabilisation d'un gain comptable de 5 608 millions d'EUR lié à l'apport de capital à AirTrust AG. Le gain comptable résulte de l'évaluation des coûts d'acquisition supplémentaires de la participation à 100 % dans Lufthansa Commercial Holding GmbH sur la base de la valeur temporelle de la participation à 100 % dans AirTrust AG. Cela a conduit à la libération de réserves latentes dans les actions d'AirTrust AG et donc à une augmentation des fonds propres de Deutsche Lufthansa AG. Pour une description détaillée de l'apport en capital, nous nous référons à la note 4, page 10.

Les produits d'autres périodes s'élèvent à 290 millions d'EUR pour l'exercice considéré et sont essentiellement constitués de reprises de provisions.

### 21 Coût des matériaux et des services

#### T25 COÛT DES MATÉRIAUX ET DES SERVICES

en millions d'euros	2020	2019
Carburant et lubrifiants pour aéronefs	959	3,672
Autres coûts des matières premières, consommables, fournitures et biens achetés	62	97
Coûts des services achetés	4,050	6,993
	<b>5,071</b>	<b>10,762</b>

Les coûts des services achetés comprennent une provision pour pertes imminentes de 337 millions d'euros en rapport avec les contrats de location conclus avec les sociétés de location d'avions. Les mesures de réduction des capacités de vol à long terme auront un impact sur les contrats de location dans la mesure où l'obligation d'effectuer des paiements de location pour les avions concernés devrait être supérieure à leur contribution au succès de la compagnie.

Le coût des matériaux et des services comprend des dépenses provenant d'autres périodes pour un montant de 46 millions d'EUR.

## 22 Frais de personnel

### T 26 COÛTS DE PERSONNEL

en millions d'euros	2020	2019
Salaires et traitements	1,750	2,405
Sécurité sociale, pensions et cotisations de prévoyance	467	644
dont pour les prestations de retraite	270	322
	<b>2,217</b>	<b>3,049</b>

### T27 MOYENNE DU NOMBRE D'EMPLOYÉS

	2020	2019
Personnel navigant	25,381	25,874
Personnel au sol	14,070	11,811
Stagiaires	47	36
	<b>39,498</b>	<b>37,721</b>

La baisse des frais de personnel est due à divers effets tels que le recours au chômage partiel pour préserver les emplois, les abandons de salaire et la réduction des composantes variables du salaire. Les effets liés au chômage partiel concernent les demandes de remboursement d'indemnités de chômage partiel (249 millions d'euros) et les cotisations sociales y afférentes (181 millions d'euros).

Les frais de personnel comprennent des dépenses provenant d'autres périodes pour un montant de 5 millions d'euros.

## 23 Amortissements et dépréciations

L'amortissement et la dépréciation des immobilisations incorporelles, des avions et des autres immobilisations corporelles sont détaillés dans l'état de l'évolution des actifs non courants. Des pertes de valeur d'un montant de 674 millions EUR ont été comptabilisées au cours de l'exercice. Elles concernent principalement divers avions, pour la plupart quadrimoteurs, qui ont été définitivement retirés du service ou transférés en mode de stationnement à long terme.

Le total des dépréciations et amortissements en 2020 figurant dans l'état des variations des actifs non courants comprend l'amortissement des investissements financiers.

## 24 Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation se décomposent comme suit :

### T 28 AUTRES DÉPENSES D'EXPLOITATION

en millions d'euros	2020	2019
Pertes de change dues à la conversion de devises étrangères	604	713
Dépenses pour les systèmes de distribution informatisés	52	277
Frais de voyage	76	244
Commissions de vente versées aux agences	39	241
Publicité et promotion des ventes	60	211
Frais de location et d'entretien	229	178
les dépenses liées aux systèmes de paiement (notamment les commissions sur les cartes de crédit)	32	160
Allocation matricielle	128	159
Frais d'audit, de conseil et juridiques	82	130
Cours / formation pour le personnel navigant	45	76
Assurance pour les opérations aériennes	14	25
Charges de dépréciation / amortissement pour les actifs courants	56	21
Couverture des prix du carburant	467	-
Autres charges d'exploitation	458	550
	<b>2,342</b>	<b>2,985</b>

En raison de la baisse du trafic aérien due à la pandémie, la couverture du carburant comprenait une surcouverture, de sorte que les relations de couverture précédemment désignées en unités de mesure ont dû être résiliées de manière anticipée. Les couvertures correspondantes ont donc été comptabilisées comme des dérivés autonomes. Pour l'exercice 2020, le résultat réalisé des dérivés autonomes expirés s'élève à -456 millions d'EUR, qui sont comptabilisés dans le poste spécial "surcouverture du carburant". Un montant supplémentaire de 11 millions d'euros a également été comptabilisé à ce titre en tant que provision pour pertes imminentes.

Les autres charges d'exploitation comprennent principalement les services de centres d'appels utilisés, divers services administratifs sous-traités à Lufthansa Group Business Services GmbH et des services de conseil externes.

Les charges des autres périodes s'élèvent à 38 millions d'EUR pour l'année en cours et sont principalement dues à l'insuffisance des provisions de l'année précédente.

## 25 Résultat des participations

en millions d'euros	2020	2019
Revenus des accords de transfert de bénéfices	756	493
Charges liées aux accords de transfert de pertes	1,903	714
Revenus de participations	341	697
en provenance d'entreprises affiliées	334	691
	<b>-806</b>	<b>476</b>

Les produits/charges des accords de transfert de bénéfices et de pertes sont présentés y compris les contributions fiscales. Les produits des participations sont principalement constitués des dividendes courus provenant



des sociétés de leasing autrichiennes pour l'exercice 2020 en raison de l'alignement du calendrier de comptabilisation des bénéfices.

les différences de valeur des stocks chez Lufthansa Technik AG ont donné lieu à des impôts différés actifs. En outre, une créance d'impôt différé sur les reports de pertes a été comptabilisée pour la première fois au cours de l'exercice.

## 26 Intérêt net

### T30 INTÉRÊT NET

en millions d'euros	2020	ses affiliés entreprises	2018	ses sociétés affiliées
Revenus d'autres titres et prêts financiers à long terme	37	35	42	40
Autres intérêts et produits assimilés	117	14	96	10
Intérêts et dépenses similaires	-506	-1	-1,471	-1
dont les intérêts courus	-1,251	-	-734	-
de l'évaluation du marché des actifs du fonds de pension	1,077	-	-568	-
	<b>-352</b>	<b>48</b>	<b>-1,333</b>	<b>49</b>

Les impôts sur le revenu et les bénéfices et autres impôts comprennent également des éléments nets des années précédentes pour un montant de 47 millions d'EUR.

L'évolution des charges d'intérêts résulte principalement de la variation négative, d'une année sur l'autre, de la valeur de marché des actifs de pension utilisés pour financer les obligations de prestations de retraite.

Les intérêts nets comprennent des produits d'autres périodes de 44 millions d'EUR et des charges de 57 millions d'EUR. Tous deux résultent des conclusions de l'audit interne.

## 27 Dépréciation des investissements et des titres courants

Des pertes de valeur de 147 millions d'EUR ont été comptabilisées sur les investissements. Il s'agit de pertes de valeur dues à la dépréciation durable présumée des valeurs comptables d'Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee (117 millions d'EUR) et de Crane Strategic Investment S.C.S (10 millions d'EUR), ainsi que d'une dépréciation liée à la pandémie du portefeuille restant de prêts de formation pour pilotes débutants (11 millions d'EUR). En outre, une perte de valeur a été comptabilisée au titre de l'évaluation en devises d'un prêt à Swiss International Air Lines AG libellé en CHF (9 millions d'EUR).

## 28 Taxes

### T31 TAXES

en millions d'euros	2020	2019
Impôts sur le revenu	2	-58
ses impôts différés (revenu)	-291	-421
Autres taxes	28	41
	<b>30</b>	<b>-17</b>

L'effet positif des impôts sur le revenu et le bénéfice est imputable au bénéfice des actifs d'impôts différés. Les actifs d'impôts différés sont principalement dus au montant plus élevé des engagements de retraite comptabilisés dans les états financiers à des fins de droit commercial par rapport à l'évaluation à des fins fiscales. En outre, l'interdiction de comptabiliser des provisions pour pertes imminentes ainsi que

LUFTHANSA GROUP



FINANCIAL  
STATEMENTS  
**2020**



Financial statements of

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Cologne, 31  
December 2020

## Balance Sheet as of 31 December 2020

<b>T01 BALANCE SHEET - ASSETS</b>			
in €m	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Intangible assets		385	309
Aircraft	3	5,783	6,679
Property, plant and other equipment		69	82
Financial investments	4	16,800	16,440
<b>Non-current assets</b>	<b>3</b>	<b>23,037</b>	<b>23,510</b>
Inventories	5	111	108
Trade receivables	6	102	642
Other receivables and other assets	6	1,299	1,725
Securities	7	3,655	41
Cash and cash equivalents	7	788	897
<b>Current assets</b>		<b>5,955</b>	<b>3,413</b>
<b>Prepaid expenses</b>	<b>8</b>	<b>73</b>	<b>60</b>
<b>Deferred tax assets</b>	<b>9</b>	<b>3,207</b>	<b>2,142</b>
<b>Excess of plan assets over provisions for pensions</b>	<b>10</b>	<b>–</b>	<b>7</b>
<b>Total assets</b>		<b>32,272</b>	<b>29,132</b>

## Balance Sheet as of 31 December 2020

### T02 BALANCE SHEET - SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES

in €m	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Issued capital*	11	1,530	1,224
Capital reserve	12	378	378
Retained earnings	12	6,498	6,200
Distributable earnings	30	-780	298
<b>Shareholders' equity</b>		<b>7,626</b>	<b>8,100</b>
Provisions for pensions and similar obligations		2,230	1,066
Tax provisions		523	287
Other provisions		4,111	5,249
<b>Provisions</b>	<b>13</b>	<b>6,864</b>	<b>6,602</b>
Bonds		2,827	1,098
Liabilities to banks		4,215	2,089
Payables to affiliated companies		4,659	6,094
Other liabilities		6,067	5,135
<b>Liabilities</b>	<b>14</b>	<b>17,768</b>	<b>14,416</b>
<b>Deferred income</b>		<b>14</b>	<b>14</b>
<b>Total shareholders' equity and liabilities</b>		<b>32,272</b>	<b>29,132</b>

\*contingent capital as of 31 December 2020 amounts to EUR 1.122m (previous year EUR 238m)

## Income statement

### For the financial year 2020

#### T03 INCOME STATEMENT

in €m	Notes	2020	2019
Traffic revenue	18	3,502	14,885
Other revenue	19	778	1,388
<b>Total revenue</b>		<b>4,280</b>	<b>16,273</b>
Other operating income	20	6,825	1,663
Cost of materials and services	21	-5,071	-10,762
Staff costs	22	-2,217	-3,049
Depreciation, amortisation and impairment	23	-1,135	-594
Other operating expenses	24	-2,342	-2,985
<b>Result from operating activities</b>		<b>340</b>	<b>546</b>
Result from equity investments	25	-806	476
Net interest	26	-1,162	-352
Impairment on investments and current securities	27	-147	-45
<b>Financial result</b>		<b>-2,115</b>	<b>79</b>
Current income taxes	28	-51	-293
Deferred income taxes	28	1,065	291
<b>Profit after income taxes</b>		<b>-761</b>	<b>623</b>
Other taxes	28	-19	-28
<b>Net income/Net loss for the year</b>		<b>-780</b>	<b>595</b>
Profit carried forward from the previous year		298	-
Transfer to retained earnings	12	-298	-297
<b>Distributable earnings</b>	<b>30</b>	<b>-780</b>	<b>298</b>

## Statement of changes in non-current assets

### As of 31 December 2020

#### T04 STATEMENT OF CHANGES IN NON-CURRENT ASSETS

in €m	Acquisitions				Accumulated depreciation and amortisation				Carrying amounts			
	as of	Additions	Disposals	as of	as of	Additions	Disposals	Write-ups	as of	as of		
	01.01.2020		Reclassifications		31.12.2020	01.01.2020			31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	
<b>I. Intangible assets</b>												
1. Purchased concessions, intellectual property and similar rights and assets and licences in such rights and assets	588	6	0	21	615	331	40	0	-	371	257	244
2. Goodwill	-	103	-	-	103	-	10	-	-	10	-	93
3. Advance payments	80	17	15	-21	61	28	0	15	-	13	52	48
	<b>668</b>	<b>126</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>779</b>	<b>359</b>	<b>50</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>394</b>	<b>309</b>	<b>385</b>
<b>II. Aircraft</b>												
1. Aircraft and equipment	8,000	233	60	100	8,273	2,894	1,061	30	-	3,925	5,106	4,348
2. Advance payments and plant under construction	1,573	158	196	-100	1,435	-	-	-	-	-	1,573	1,435
	<b>9,573</b>	<b>391</b>	<b>256</b>	<b>-</b>	<b>9,708</b>	<b>2,894</b>	<b>1,061</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>3,925</b>	<b>6,679</b>	<b>5,783</b>
<b>III. Property, plant and equipment</b>												
1. Land, leasehold rights and buildings including buildings on third-party land	182	4	7	1	180	142	9	9	-	142	40	38
2. Other equipment, operating and office equipment	179	9	16	0	172	145	15	16	-	144	34	28
3. Advance payments and plant under construction	8	2	6	-1	3	-	-	-	-	-	8	3
	<b>369</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>355</b>	<b>287</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>286</b>	<b>82</b>	<b>69</b>
<b>IV. Investments</b>												
1. Shares in affiliated companies	12,919	6,018	4,568	-	14,369	884	127	22	23	966	12,035	13,403
2. Loans to affiliated companies	4,195	736	1,702	-11	3,218	13	9	-	-	22	4,182	3,196
3. Equity investments	169	0	0	-	169	-	-	-	-	-	169	169
4. Non-current securities	5	-	0	-	5	-	-	-	-	-	5	5
5. Other loans	87	4	26	11	76	44	11	-	-	55	43	21
6. Prefinancing of leasehold	6	-	0	-	6	-	-	-	-	-	6	6
	<b>17,381</b>	<b>6,758</b>	<b>6,296</b>	<b>-</b>	<b>17,843</b>	<b>941</b>	<b>147</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>1,043</b>	<b>16,440</b>	<b>16,800</b>
<b>Total</b>	<b>27,991</b>	<b>7,290</b>	<b>6,596</b>	<b>-</b>	<b>28,685</b>	<b>4,481</b>	<b>1,282</b>	<b>92</b>	<b>23</b>	<b>5,648</b>	<b>23,510</b>	<b>23,037</b>



## Notes

# Deutsche Lufthansa AG 2020

## GENERAL REMARKS

### 1 Principles

The financial statements of Deutsche Lufthansa AG, Cologne, registered at Cologne District Court under the number HRB 2168, have been prepared in accordance with the German Commercial Code (HGB), the supplementary provisions of the German Stock Corporation Act (AktG) and the Articles of Association, and have been audited by Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main. In accordance with Section 315e Paragraph 1 HGB, Deutsche Lufthansa AG, the parent company of the Deutsche Lufthansa AG Group, prepares consolidated financial statements on the basis of the International Financial Reporting Standards (IFRS) as adopted by the EU.

Its financial year is the calendar year.

The separate and consolidated financial statements are published in the Federal Gazette. They are permanently available online at <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/publikationen/finanzberichte.html>.

The income statement has been prepared using the total cost method.

To make the presentation clearer, certain items of the balance sheet and the income statement have been grouped together and are shown and explained separately in the notes. For the same reason, disclosures indicating how these items also belong to other items and disclosures marked "of which" have likewise been made at this point. Over and above the statutory classification system, the entry relating to aircraft is listed separately in order to improve the clarity of the financial statements.

### 2 Summary of significant accounting policies and valuation methods

As before, preparation of the financial statements was essentially based on the following accounting policies.

#### GOING CONCERN

The business of the Lufthansa Group companies was impacted significantly by the consequences of the coronavirus pandemic. International travel restrictions and quarantine rules that began in winter 2020 (in China) and spring 2020 elsewhere were tightened worldwide over the course of the year, bringing flight traffic at the Lufthansa Group compa-

nies almost to a complete standstill at times. Only the cargo business was able to continue successfully, albeit with a sharp decline in the use of belly capacities. Around 700 Group aircraft were grounded temporarily in the course of the year. The slight recovery in summer 2020, when available capacity was around 25% of the previous year's, was slowed by the end of the year due to the renewed sharp increase in the number of infections. Payments for existing, invariable cost components and the high level of refunds for cancelled flights had an impact on liquidity. Liquidity at Deutsche Lufthansa AG and its domestic and foreign subsidiaries was secured in the middle of the financial year in an initial step by the government support measures as part of the stabilisation packages.

Over the remainder of the year, the companies initiated and partly implemented wide-ranging steps to safeguard short-term liquidity and initiate a medium-term return to a profitable new normal once the pandemic comes to an end. As part of the Group-wide programme ReNew, which is made up of ReStructure, ReFocus, ReOrg and RePay, measures were taken to streamline structures and reduce the number of full-time employees by around 27,000, as well as to downsize the operating fleet permanently by around 150 aircraft. Until further notice, some four-engined wide-bodied models (Airbus A340-600 and A380 and Boeing 747-400) are to be put into deep storage or decommissioned entirely. Previously planned investment spending, mainly in aircraft, was postponed to a later date whenever possible and appropriate. The plan is to take delivery of no more than 80 new aircraft by 2023. In addition to state aid in the form of short-time working pay and the reimbursement of social security contributions, crisis agreements extending into 2022 were reached with the collective bargaining partners to safeguard liquidity. Agreements to protect liquidity were also signed with other system partners. The Lufthansa Group's liquidity management also profited from tax deferrals in the reporting year.

In addition to the government stabilisation packages, Deutsche Lufthansa AG successfully implemented its own financing activities in the financial year, generating cash of EUR 3.8bn for Deutsche Lufthansa AG. Short-term credit lines, commercial paper and money-market securities were supplemented on favourable terms by a euro bond for EUR 1.0bn, a convertible bond for EUR 0.6bn and loans secured by promissory notes and aircraft for around EUR 0.7bn. They serve both to ensure ongoing liquidity and to refinance funding arrangements that expire in 2020 and 2021. At year-end, Deutsche Lufthansa AG had available liquidity of EUR 2.0bn. A further EUR 4.6bn was available to Deutsche Lufthansa AG from the WSF stabilisation package.

The current corporate forecast expect an end to the crisis situation only from 2024 onwards, whereby the Lufthansa Group assumes that even then only 90 % of the pre-crisis level will be reached. This means the planning is in line with sector forecasts and the most recent IATA study from February 2021, which in a positive scenario also predicts a return to pre-crisis levels in 2024 (and in a negative scenario only in 2025). The restructuring measures initiated shall then lead to a profitable growth path again. Risks remain for the ramp-up phase from 2021 until 2024. The duration of the crisis will mainly depend on when travel restrictions, particularly in North America and other important traffic regions, are loosened or lifted. The effects of potential testing options, progress with international vaccination programmes and the risks of new mutations in the COVID-19 virus will be of crucial consequence in the months ahead. On the other hand, how customers behave once travel restrictions are lifted represents a risk for the further course of business, especially for Corporate Business.

Deutsche Lufthansa AG has prepared a rolling liquidity forecast until the end of 2022 on the basis of the uncertainty mentioned above concerning travel restrictions and customers' travel patterns. The main parameters, "available capacity", "load factors" and "yield", were set over the course of the planning process in agreement with the Group companies. Specifically, they assume that average capacity should reach just under 50% of its pre-crisis level in 2021, increasing to around 80% in 2022. For 2021, the assumption is that state aid will still be needed, in the form of short-time working pay and the reimbursement of social security contributions. The parameters were reviewed against publicly available expert opinions (e.g. IATA, Eurocontrol) to ensure they were reasonable. On this basis, the earnings and cost forecasts for the individual units and the Group as a whole were determined using top-down definition of parameters and bottom-up detailed planning. The resulting cash flows were adjusted for balance-sheet-related payments (e.g. ticket refunds), planned capital expenditure and inflows such as the planned financing measures to calculate changes in liquidity over time. The analysis comprises liquidity for the Group as a whole and for Deutsche Lufthansa AG, as well as the other important subsidiaries.

In terms of financing activities, Deutsche Lufthansa AG issued two further bonds with a maturity of four and seven years for a total of EUR 1.6bn in February 2021. They partly secure the refinancing of all liabilities falling due in 2021 and also enable the early repayment of the KfW credit facility of EUR 1.0bn. This means that certain restrictions on the Group's own financing arrangements no longer apply, such as the hypothecation of Group aircraft leasing companies.

In addition to the detailed forecast described above, an additional negative scenario was prepared as a top-down stress test, with more pessimistic assumptions for the level of capacity and changes over time of around 40% of pre-crisis levels, as well as for load factors and pricing. Even in this scenario, liquidity is secured for Deutsche Lufthansa AG for the planning period.

Taking into account the corporate planning, the liquidity planning, the existing and potential funding measures as presented and the existing uncertainties about the future course of business, the Executive Board of the Company considers the liquidity of Deutsche Lufthansa AG to be secure for the eighteen months after the close of the financial year. These financial statements have therefore been prepared on a going concern basis.

#### MAIN ESTIMATION ASSUMPTIONS

The outbreak of the coronavirus pandemic and the steps taken worldwide to contain the virus have had a massive impact on the business operations of Deutsche Lufthansa AG. The uncertainties resulting from the crisis are vital for the general assessment of the Company's status as a going concern, but also for specific accounting judgements and estimates. It is therefore of fundamental importance how long and at what intensity the COVID-related restrictions to air travel and the constraints for the economy as whole will continue, and over which period a recovery will take place. At the same time, it is not possible to say what the new normal level will be for air transport in general and Deutsche Lufthansa AG in particular. The main estimated assumptions were therefore based on the liquidity and profit forecasts of Deutsche Lufthansa AG and those of its significant equity investments. Critical accounting areas that are affected most severely by the ongoing uncertainty about the further course of the pandemic are:

- Carrying amount of equity investments, which depend to a large degree on the speed of the recovery and the level of post-crisis business.
- Carrying amount of aircraft, which are affected by uncertainties about future capacities and so the extent to which the fleet can be used.
- Carrying amount of deferred tax assets, especially in relation to the tax loss carry-forwards created in the financial year for which a potential use over a five-year period was used as a basis.
- Financial instruments, for which assumptions were made about the volume of future items to be hedged (particularly kerosene consumption) when judging effective hedging relationships and so the necessity of recognising gains and losses through profit or loss.
- Accounting for unused flight documents, for which there was – and will continue to be – greater uncertainty about how customers would redeem miles or use tickets. Estimating the expected expiration of tickets will largely depend on when and to what extent air travel is possible again.

#### CURRENCY TRANSLATION

In-house conversion rates for foreign currencies are set monthly in advance according to the exchange rates on international markets. These serve as the basis for convert-

ing foreign currency items into euros in the month in which entries are made.

Receivables / liabilities in foreign currencies, cash and provisions are translated at the mean spot rate on the reporting date in accordance with Section 256a HGB. For other non-current receivables / liabilities in foreign currency, the lower / higher-of-cost-or-market principle is observed by comparing the purchase cost with the value on the balance sheet date.

The cost of capital goods purchased in foreign currencies – mainly aircraft invoiced in US dollars – is determined by translation at the exchange rates in effect at the time of payment. Assets for which payments are hedged against exchange rate fluctuations are recognised within the framework of separate valuation units.

Fair value and cash flow hedges of interest rate, exchange rate and fuel price risks are described in Note 17.

#### **INTANGIBLE ASSETS**

Intangible assets are measured at cost and generally amortised on a straight-line basis over five years or their contractual useful lives, whichever is longer. Internally developed intangible assets are not capitalised. Purchased take-off and landing rights are not amortised unless permanently impaired.

As a rule, acquired goodwill is amortised over the expected useful life of five to fifteen years. This is based on the expected benefit of the businesses acquired and is primarily determined by economic factors such as future growth and profit forecasts, synergy effects and workforce.

#### **PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Straight-line depreciation of property, plant and equipment is based on the purchase and manufacturing costs depreciated over the asset's expected useful life. Interest on liabilities is not recognised as part of the purchase or manufacturing costs.

Movable assets with a finite useful life and acquisition costs of up to EUR 250 are depreciated in full in the year of purchase. Minor capital goods costing between EUR 251 and EUR 1,000 are pooled in an annual tax account and in the commercial balance sheet for reasons of simplicity. They are depreciated on a straight-line basis over five years.

#### **AIRCRAFT**

New commercial aircraft have been depreciated on a straight-line basis over a period of 20 years to a residual value of 5%.

Aircraft purchased in used condition are depreciated individually on a straight-line basis depending on their age at the time of acquisition. Aircraft less than 16 years old at the time of acquisition are depreciated up to an age of 20 years to a residual carrying amount of 5%. Aircraft more than 16

years old at the time of acquisition are depreciated in full over four years without any residual value.

Aircraft are either the legal property of the Company or are leased from aircraft holding entities in which the Company holds a direct or indirect equity interest or from external third parties. Leased aircraft are recognised as non-current assets when the Company is deemed to have economic ownership of them. Economic ownership is determined on the basis of general commercial law and the tax provisions concerning leased assets, if applicable.

#### **OTHER PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Buildings are assigned a useful life of between 20 and 50 years. Buildings and installations on land belonging to third parties are depreciated on a straight-line basis according to the term of the lease or are assigned a shorter useful life. Operating and office equipment is depreciated over three to fourteen years on a straight-line basis in normal circumstances of usage.

#### **FINANCIAL INVESTMENTS**

Financial investments are shown at cost, adjusted by any necessary impairment charges or write-ups. No write-downs are recognised if the impairment is not permanent.

#### **CURRENT ASSETS**

Raw materials, consumables and supplies are valued at cost, with stock risks being accounted for by appropriate mark-downs.

Other current securities are recognised at cost or, if applicable, at lower values as per stock exchanges or market prices on the reporting date, in accordance with Section 253 Paragraph 4 HGB.

Emissions certificates issued free of charge are held at a residual amount; those purchased are held at acquisition cost.

Receivables and other assets are recognised at their nominal value.

In addition to individual write-downs necessary for known risks applying to other current assets, adequate provision is made for general credit risk by a write-down of each item by a standard amount. The standardised write-downs on trade receivables reflect previous defaults, days past due, the business model and the region of the customer.

#### **PENSION OBLIGATIONS**

To meet retirement benefit obligations, phased early retirement obligations and claims on employees' lifetime working hours accounts, appropriate funds have been invested in insolvency-proof funds and insurance policies, which are not accessible to the Company's other creditors.

Pension assets are measured at fair value using external price information and netted out with the underlying obliga-

tions. If there is an excess of obligations over assets, it is recognised in provisions. If the time value of the relevant pension assets exceeds that of the corresponding obligations, the difference is shown separately as “excess of plan assets over provisions for pensions”. If the fair value of the relevant pension assets is higher than their historical acquisition cost, the resulting income may not be distributed as a dividend (Section 268 Paragraph 8 Sentence 3 HGB).

#### PROVISIONS

Pension obligations are calculated using actuarial principles based on the projected unit credit method using the Heubeck 2018 G actuarial tables. As well as appropriate projected rates of fluctuation and career progress, a salary trend of 2.5% as well as a basic pension trend of 1% and transitional benefits for cockpit staff of 2.5% are used, as in the previous year.

Discounting took place at the average market interest rate for the past ten years with an assumed term to maturity of 15 years as published by the German Bundesbank. For measurement as of 31 December 2020, the corresponding interest rate is forecast as of 31 December 2020 on the basis of interest rate information published as of 30 November 2020. In the reporting year, the rate was 2.30% (previous year: 2.71%). The effect of this interest rate change is recognised in interest expense. The difference between the amount of provisions calculated using the ten-year and the seven-year average interest rate as of 31 December 2020 may not be distributed as a dividend. As of 31 December 2020, the seven-year average interest rate used to calculate this difference was 1.60% (previous year: 1.97%).

Benefit obligations from retirement benefit commitments that are funded by reinsurance or capital market investments are recognised at the fair value of the underlying securities, insofar as this amount exceeds the present value of the guarantee.

The provision for partial retirement agreements is recognised at the amount needed to settle the obligation. This amount is composed of the salary outstanding as of 31 December 2020, which is paid during the early retirement phase, as well as the superannuation premiums comprising the salary portion and the additional employer contributions to statutory pension insurance. The provision is calculated making reasonable use of biometric probabilities and a salary trend of 0.83%, which was reduced as a result of the crisis. It is discounted on the basis of average terms to maturity at a seven-year average interest rate forecast as of 31 December 2020. In the reporting year, the rate was 0.54% (previous year: 0.72%).

The other provisions are made for the amount considered necessary to settle the obligations using sound commercial judgement, including future cost and price increases. Provisions with a term to maturity of more than one year are discounted at the average market interest rate for the past seven years corresponding to their remaining term.

#### LIABILITIES

Liabilities are shown at the amount needed to settle them. Advance payments received are recognised at their nominal value.

#### DEFERRED TAXES

For temporary or quasi-permanent differences between the valuations of assets, liabilities and deferred income in the financial statements for commercial law and tax purposes, or resulting from tax loss carry-forwards, these are measured and recognised using the individual tax rates at the time when the differences are removed. Deferred tax assets and liabilities are recognised as a net amount. Deutsche Lufthansa AG not only recognises differences resulting from items in its own balance sheet, but also for companies in the same income tax group.

Tax loss carry-forwards are recognised to the extent that the deferred tax assets are likely to be used in the future. Company earnings forecasts are used to determine whether deferred tax assets from tax losses carried forward are usable or not, i.e. whether they have a value that can be realised. A five-year period is used to account for deferred taxes on loss carry-forwards.

#### VALUATION OPTIONS

To improve the presentation of the net assets, financial and earnings position, the option offered by Section 274 Paragraph 1 Sentence 2 HGB of capitalising the net asset of EUR 3,207m resulting from offsetting deferred tax assets and liabilities has been used.

To improve the presentation of the earnings position, instruments to hedge the price of future fuel requirements, foreign currency hedging transactions to hedge exchange rates as well as interest rate hedges for interest-bearing financial liabilities are combined with corresponding hedged items within valuation units in accordance with Section 254 HGB. Possible onerous contracts in the form of a valuation unit are calculated in line with sales markets, so that, according to the principal of loss-free valuation, no impending losses are recognised, insofar as no loss is incurred from future sales business.

Interests which are acquired through a contribution in kind or premium in kind are usually measured as acquisition costs at the time value of the asset contributed. The time value is normally calculated using generally accepted valuation methods (e.g. as the value of future income based on the discounted cash flow method) while applying the principles of IDW S 1.

## NOTES TO BALANCE SHEET

### Assets

#### 3 Non-current assets

Changes in individual non-current asset items during the financial year 2020 are shown in a separate table.

With effect from 1 January 2020, the continuing airworthiness management organisation (“CAMO”) and line maintenance functions of Lufthansa Technik AG were transferred to Deutsche Lufthansa AG as part of an asset deal. Goodwill of EUR 103m was capitalised in connection with this. Due to the presence of estimation uncertainties, the standardised useful life of 10 years was applied for amortisation.

In addition to the Company’s own aircraft listed in the statement of changes in non-current assets and in the balance sheet, further aircraft were chartered, in some cases complete with crews. In addition, the following aircraft leased exclusively from Group companies are in service for Deutsche Lufthansa AG:

#### T05 NUMBER OF LEASED AIRCRAFT

Aircraft type	31.12.2020	31.12.2019
Airbus A319-100	24	25
Airbus A320-200	49	48
Airbus A321-100	20	20
Airbus A321-200	29	28
Airbus A330-300	19	15
Airbus A340-300	17	17
Airbus A340-600	13	13
Airbus A380-800	5	5
Boeing 747-400	10	13
Boeing 747-8	17	17
Bombardier CRJ 900	6	6
Embraer 190	9	9
Embraer 195	17	17
	<b>235</b>	<b>233</b>

#### 4 Financial investments

The main indirect and direct equity investments of Deutsche Lufthansa AG can be found in the annexe to the notes, “List of shareholdings”.

Deutsche Lufthansa AG approved and conducted a capital increase at its wholly owned equity investment Lufthansa Commercial Holding GmbH in the financial year. In connection with this, Deutsche Lufthansa AG increased the share capital of Lufthansa Commercial Holding GmbH through a capital increase by issuing a new shareholding for a nominal amount of EUR 100 and acquiring the new shareholding itself. In addition to the obligation to pay the nominal amount of the new shareholding, payment of an additional

premium in kind as further consideration for granting the new shareholding was agreed between Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Commercial Holding GmbH and AirTrust AG. As part of this, Deutsche Lufthansa AG ceded its rights in relation to its wholly owned equity investment AirTrust AG to Lufthansa Commercial Holding GmbH and assigned and transferred the shares of AirTrust AG to Lufthansa Commercial Holding GmbH.

With regard to the wholly owned equity investment in Crane Strategic Investment S.C.S, a capital reduction of EUR 1,779m was conducted in the financial year as a liquidity measure of Deutsche Lufthansa AG.

Lufthansa Commercial Holding GmbH also conducted a capital reduction of EUR 2,550m in the financial year as an additional liquidity measure.

#### 5 Inventories

##### T06 INVENTORIES

in €m	31.12.2020	31.12.2019
Raw materials, consumables and supplies	11	14
Emission certificates	90	80
Merchandise	10	14
	<b>111</b>	<b>108</b>

## 6 Receivables and other assets

### T07 RECEIVABLES AND OTHER ASSETS

in €m	31.12.2020	thereof due		thereof due	
		after more than one year	31.12.2019	after more than one year	
Trade receivables	102	–	642	–	
Receivables from affiliated companies	488	7	801	–	
Receivables from companies held as other equity investment	4	–	4	–	
Other assets	807	162	920	204	
	<b>1,401</b>	<b>169</b>	<b>2,367</b>	<b>204</b>	

Receivables from affiliated companies primarily relate to financial receivables. Receivables from affiliated companies include trade receivables from affiliated companies of EUR 69m (previous year: EUR 323m).

## 7 Securities and liquid assets

Money market funds valued at EUR 3,655m and primarily managed by Amundi, BNP Paribas and Morgan Stanley were held as of the reporting date. Cash in hand and bank balances consist almost entirely of deposits held with banks.

Foreign currency bank balances of EUR 32m (previous year: EUR 13m) that are not likely to be transferred in the near future and which are discounted appropriately are reported as other assets.

## 8 Prepaid expenses

This item essentially consists of payments of EUR 32m to several aircraft leasing companies for future maintenance and leasing services (previous year: EUR 18m).

## 9 Deferred tax assets

This item consists of the net asset balance of EUR 3,207m remaining after deferred tax assets and liabilities on temporary differences between carrying amounts for commercial law and tax purposes have been offset. They are made up as follows:

### T08 DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

in €m	31.12.2020	31.12.2019
Non-current assets	92	3
Inventories, receivables and other assets	293	151
Provisions	2,362	1,942
Liabilities	5	46
Loss carried forward	455	–
	<b>3,207</b>	<b>2,142</b>

Deferred tax assets result primarily from different amounts of pension provisions and similar obligations, other provi-

sions and inventories, and, for the first time in the reporting year, tax loss carry-forwards. Deferred tax liabilities, mainly arising from different valuations of aircraft and other equipment, are more than offset by deferred tax assets.

In addition to recognised deferred tax assets from tax loss carry-forwards, further tax loss carry-forwards exist for which no deferred tax assets in the amount of EUR 746m (previous year: EUR 0m) could be recognised.

Deferred taxes are calculated using the individual tax rates for Deutsche Lufthansa AG's tax group, which are between 24% and 31%. The tax rate used in each case comprises corporation tax, trade tax and the solidarity surcharge.

## 10 Excess of plan assets over provisions for pensions

The excess results from offsetting retirement benefit obligations in accordance with Section 264 Paragraph 2 Sentence 2 HGB against assets that are exclusively used to fund the retirement benefit obligations and are not accessible to the Company's other creditors. The assets in question are securities. No excess of plan assets over provisions for pensions was recognised in the reporting year.

### T09 AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS DER VERMÖGENS-VERRECHNUNG

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	–	2,556
beizulegender Zeitwert des Sicherungsvermögens	–	2,563
<b>Überschuss des Vermögens über die Verpflichtung aus Pensionszusagen (aktiver Unterschiedsbetrag)</b>	<b>–</b>	<b>7</b>
Anschaftungskosten des Sicherungsvermögens	–	2,289

Deferred tax assets result primarily from different amounts of pension provisions and similar obligations, other provi-

## Shareholders' equity and liabilities

### 11 Issued capital

#### SHARE CAPITAL

By resolution of the extraordinary general meeting on 25 June 2020, the issued capital of Deutsche Lufthansa AG was increased by EUR 306,044,326.40 to EUR 1,530,221,624.32 by issuing 119,548,565 registered shares excluding shareholders' subscription rights. The shares were bought by the Economic Stabilisation Fund at the nominal amount of EUR 2.56 per share. The capital increase took effect on 2 July 2020 when it was entered in the commercial register. Issued capital is divided into 597,742,822 registered shares, with each share representing EUR 2.56 of issued capital.

#### AUTHORISED CAPITAL

A resolution passed at the Annual General Meeting on 7 May 2019 authorised the Executive Board until 6 May 2024, subject to approval by the Supervisory Board, to increase the Company's issued capital by up to EUR 450,000,000 by issuing new registered shares on one or more occasions for payment in cash or in kind (Authorised Capital A). In certain cases, the shareholders' subscription rights can be excluded with the approval of the Supervisory Board.

A resolution passed at the Annual General Meeting on 7 May 2019 authorised the Executive Board until 6 May 2024, subject to approval by the Supervisory Board, to increase the issued capital by up to EUR 30,000,000 by issuing new registered shares to employees (Authorised Capital B) for payment in cash. Existing shareholders' subscription rights are excluded. As of 31 December 2020, shares with a nominal amount of EUR 7,637,832.68 were issued under this authorization, so that Authorised Capital B still amounted to EUR 22,362,168.32 as of the reporting date.

#### CONTINGENT CAPITAL

A resolution of the Annual General Meeting on 5 May 2020 increased the company's contingent capital by up to EUR 122,417,728. The contingent capital increase serves to issue up to 47,819,425 shares to the holders or creditors of conversion and/or option rights from convertible bonds with a total nominal value of up to EUR 1.5bn that may be issued by the Company or its Group companies until 4 May 2025 in accordance with the resolution of the Annual General Meeting on 5 May 2020. In certain cases, the shareholders' subscription rights can be excluded with the approval of the Supervisory Board.

A resolution of the extraordinary general meeting on 25 June 2020 increased the contingent capital of Deutsche Lufthansa AG by up to EUR 102,014,776.32. The contingent capital increase serves to provide up to 39,849,522 shares for the exercise of conversion rights granted to the Economic Stabilisation Fund created by the Stabilisation Fund Act as a silent shareholder for Silent Participation II-A at a strike

rate of EUR 2.56 per share by resolution of the extraordinary general meeting on 25 June 2020. The rights can be exercised if a decision is published to make a takeover offer pursuant to Section 10 Securities Acquisition and Takeover Act (WpÜG) or if control is acquired pursuant to Sections 35 and 29 WpÜG. The buyer can exercise the conversion rights at any time if the Silent Participation II-A is sold to a private purchaser.

A resolution of the extraordinary general meeting on 25 June 2020 increased the contingent capital of Deutsche Lufthansa AG by up to EUR 897,985,223.68. The contingent capital increase serves to provide up to 350,775,478 shares for the exercise of conversion rights granted to the Economic Stabilisation Fund created by the Stabilisation Fund Act as a silent shareholder for antidilution and/or coupon protection for Silent Participation II-B by resolution of the extraordinary general meeting on 25 June 2020. If the conversion right is exercised to protect against dilution, the new shares will be issued at the current market price on the conversion date, less 10%. If the conversion right is exercised to protect the coupon, they are issued at the current market price on the conversion date, less 5.25%. The conversion rights expire if Silent Participation II-B is assigned to a third party.

#### AUTHORISATION TO PURCHASE TREASURY SHARES

A resolution passed at the Annual General Meeting held on 7 May 2019 authorised the Executive Board pursuant to Section 71 Paragraph 1 No. 8 Stock Corporation Act (AktG) to purchase treasury shares until 6 May 2024. The authorisation is limited to 10% of current issued capital, which can be purchased on the stock exchange or by a public purchase offer to all shareholders. The authorisation states that the Executive Board can use the shares, in particular, for the purposes defined in the resolution passed at the Annual General Meeting. According to the resolution of the Annual General Meeting held on 7 May 2019, the Executive Board is also authorised to purchase treasury shares by means of derivatives and to conclude corresponding derivative transactions.

At various points in 2020, Deutsche Lufthansa AG bought back 1,299,165 of its own shares at an average price of EUR 7.27. This corresponds to 0.22% or EUR 3,325,862.40 of issued capital.

The shares purchased were used as follows:

- 1,296,504 shares were transferred to the employees of Deutsche Lufthansa AG and to 33 other affiliated companies and equity investments as part of the profit-sharing for 2019, at a share price of EUR 7.56.
- 517 shares were transferred for employees of Deutsche Lufthansa AG and another affiliated company as part of the profit-sharing for 2018, at a share price of EUR 14.18.
- 2,144 shares were resold at a price of EUR 11.14.

On the balance sheet date, treasury shares were no longer held.

#### SHAREHOLDER STRUCTURE

Notifications received in accordance with Section 33 Paragraph 1 Securities Trading Act (WpHG) on changes in voting rights in the share capital held by third parties are disclosed in abbreviated form below. If a notifying party reaches, exceeds or falls below the thresholds defined in Section 33 Paragraph 1 WpHG more than once, only the last notification that the threshold has been reached or exceeded or is no longer reached is disclosed below.

- On 30 May 2016, Deutsche Asset & Wealth Management Investment GmbH, Frankfurt, Germany, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 19 May 2016 and on this date came to 2.90% (13,471,331 voting shares). 2.90% (13,471,331 voting shares) were attributable to Deutsche Asset & Wealth Management Investment GmbH in accordance with Section 34 WpHG (previously Section 22 WpHG).
- On 14 November 2016, Franklin Templeton Investment Funds, Luxembourg, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 8 November 2016 and on this date came to 2.96% (13,861,910 voting shares). 2.96% (13,861,910 voting shares) are attributable to Franklin Templeton Investment Funds directly in accordance with Section 33 WpHG (previously Section 21 WpHG).
- On 14 November 2016, Franklin Templeton International Services S.à r.l., Luxembourg, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 8 November 2016 and on this date came to 2.96% (13,861,910 voting shares). 2.96% (13,861,910 voting shares) are indirectly attributable to Franklin Templeton International Services S.à r.l. in accordance with Section 34 WpHG (previously Section 22 WpHG).
- On 22 March 2017, Templeton Investment Counsel, LLC, Fort Lauderdale, Florida, USA, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 17 March 2017 and on this date came to 2.98% (13,959,454 voting shares). 2.98% (13,959,454 voting shares) were indirectly attributable to Templeton Investment Counsel, LLC, in accordance with Section 34 WpHG (previously Section 22 WpHG).
- Templeton Growth Fund, Inc., Maryland, USA, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 6 April 2017 and on this date came to 2.90% (13,611,171 voting shares) in accordance with Section 33 WpHG (previously Section 21 WpHG).
- Templeton Global Advisors Limited, Nassau, Bahamas, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 13 June 2017 and on this date came to 2.87% (13,508,944 voting shares). 2.87% (13,508,944 voting shares) were indirectly attributable to Templeton Growth Fund, Inc., in accordance with Section 34 WpHG (previously Section 22 WpHG).
- Norges Bank, Oslo, Norway, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG exceeded the threshold of 3% on 24 April 2019 and on this date came to 3.20% (15,199,406 voting shares). 3.20% (15,199,406 voting shares) were indirectly attributable to Norges Bank in accordance with Section 34 WpHG.
- Amundi S.A., Paris, France, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG exceeded the threshold of 3% on 31 July 2019 and on this date came to 3.15% (14,952,168 voting shares). 3.15% (14,952,168 voting shares) were indirectly attributable to Amundi S.A. in accordance with Section 34 WpHG.
- Amundi S.A., Paris, France, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 19 September 2019 and on this date came to 2.69% (12,784,379 voting shares). 2.69% (12,784,379 voting shares) were indirectly attributable to Amundi S.A. in accordance with Section 34 WpHG.
- BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG exceeded the threshold of 3% on 2 March 2020 and on this date came to 3.09% (14,780,221 voting shares). 3.09% (14,780,221 voting shares) are attributable to BlackRock, Inc., indirectly in accordance with Section 34 WpHG.
- BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 4 March 2020 and on this date came to 2.81% (13,439,503 voting shares). 2.81% (13,439,503 voting shares) are attributable to BlackRock, Inc., indirectly in accordance with Section 34 WpHG.
- Lansdowne Partners International Ltd., George Town, Grand Cayman, Cayman Islands, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG exceeded the threshold of 5% on 17 May 2019 and on this date came to 5.08% (24,124,898 voting shares). 5.08% (17,045,008 voting shares) were attributable to Lansdowne Partners International Ltd. indirectly in accordance with Section 34 WpHG.
- Lansdowne Partners International Ltd., George Town, Grand Cayman, Cayman Islands, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 3% on 6 March 2020 and on this date came to 2.86% (13,665,474 voting shares). 2.86% (13,665,474 voting shares) were attributable to Lansdowne Partners International Ltd. indirectly in accordance with Section 34 WpHG.
- KB Holding GmbH, Grünwald, on behalf of Heinz Hermann Thiele, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG exceeded the threshold of 15% on 15 June 2020 and on this date came to 15.52% (74,230,000 voting shares). 15.52% (74,230,000 voting shares) were indirectly attributable to KB Holding GmbH in accordance with Section 34 WpHG.



- KB Holding GmbH, Grünwald, on behalf of Heinz Hermann Thiele, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG fell below the threshold of 15% on 2 July 2020 and on this date came to 12.42% (74,230,000 voting shares). 12.42% (74,230,000 voting shares) were indirectly attributable to KB Holding GmbH in accordance with Section 34 WpHG.
- The Economic Stabilisation Fund (WSF), Berlin, on behalf of the Federal Republic of Germany, notified us that its voting rights in Deutsche Lufthansa AG exceeded the threshold of 20% on 2 July 2020 and on this date came to 20.05% (119,864,299 voting shares). 20.05% (119,864,299 voting shares) were indirectly attributable to the Economic Stabilisation Fund (WSF) in accordance with Section 34 WpHG.

For further details, we refer to the individual notifications on voting rights published on our website [www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com).

## 12 Reserves

The capital reserve contains the premiums resulting from capital increases and the proceeds from the issue of debt securities for conversion options to acquire Company shares. Since the nominal share value was used for the capital increase conducted in the 2020 financial year as part of the stabilisation measures of the Economic Stabilisation Fund (WSF), the capital reserve was unchanged compared with the previous year.

The legal reserve contained in retained earnings is unchanged at EUR 26m; other reserves consist of other retained earnings. EUR 298m was transferred to retained earnings in the reporting year.

An amount of EUR 5,320m may not be distributed as dividends. This is made up of EUR 3,207m from the recognition of deferred tax assets for temporary differences between the valuations for commercial and tax purposes as well as on loss carry-forwards, EUR 1,418m from the difference between the application of ten-year or seven-year average interest rates to discount the pension obligations and EUR 695m from the amount by which the fair value of plan assets exceeds their cost. There are still free retained earnings of EUR 398m to cover the amount that may not be distributed.

## 13 Provisions

### T10 PROVISIONS

in €m	31.12.2020	31.12.2019
Provisions for pensions and similar obligations	2,230	1,066
Tax provisions	523	287
Obligations in respect of unused flight documents	1,218	2,290
Other provisions	2,893	2,959
	<b>6,864</b>	<b>6,602</b>

A Company pension scheme exists for staff working in Germany and staff seconded abroad. Benefit obligations are mainly funded by means of contributions to an external trust fund to which access is restricted.

There are also obligations from the conversion of salary components that are funded by assets held in insurance policies. The actuarial obligations are netted with the corresponding assets measured at fair value as of 31 December 2020 to obtain the carrying amount for the balance sheet. The acquisition costs of the fund assets were EUR 9,308m as of 31 December 2020. Their fair value as of the same date was EUR 9,921m. The fund assets which can be netted amount to EUR 9,901m. The actuarial amount required to settle the obligation as of 31 December 2020 is EUR 12,131m.

In 2016, a new company retirement benefit plan for ground staff employed in Germany was established in the form of a defined-contribution benefit commitment. For employees recruited before 1 January 2016, the entitlements vested up until 31 December 2015 are maintained. For service periods starting from 1 January 2016, employees can reach the same level of benefits by making contributions from their own pocket. For employees recruited from 1 January 2016, the contributions to the new model will be invested on the capital market. When the employee reaches retirement age, the entire account balance is converted into an annuity on the basis of the applicable BilMoG interest rate, subject to a pension adjustment of 1% per annum and while guaranteeing the contributions that were originally made.

In 2017, a new pension agreement was concluded for cabin crew. It includes the provision that employees who started work at Lufthansa before 30 June 2016 maintain their pension entitlements vested up to this point. For service periods from 1 July 2016, the employees receive employer contributions to the Company pension scheme depending on their eligible gross salary. In addition, the previous entitlements to transitional benefits were replaced by an initial contribution to the new capital-market-based benefits system, calculated as of the date on which the change was made. All employees are free to make their own contributions on a voluntary basis. Contributions from both employer and employee, as well as the initial transitional benefit contribution, are invested on the capital markets with a capital guarantee. When the employee reaches retirement age, the available account balance is converted into an annuity on the basis of the applicable BilMoG interest rate, subject to a pension adjustment of 1% per annum.

In 2017, new pension agreements were concluded for cockpit employees for their retirement and transitional benefits. For employees recruited before 1 January 2017, the pension entitlements vested up until 31 December 2016 are maintained. For service periods from 1 January 2017, the employees receive employer contributions to the Company pension scheme depending on their eligible gross salary. All employees are free to make their own contributions on a voluntary basis. The capital is invested on capital markets with a capital guarantee, in addition to the guaranteed interest rate

offered by life insurance companies (currently 0.9% p.a.) for cockpit crew as an extra commitment. When the employee reaches retirement age, the available account balance is converted into an annuity on the basis of the applicable BilMoG interest rate, subject to a pension adjustment of 1% per annum.

The old rules fundamentally continue to apply to transitional benefits. The collective retirement age for pilots increases gradually from 58 to 60 by 2021. In connection with the forecast long-term staff surplus among cockpit crew, the Company has proposed a temporary suspension of the clause relating to the collective retirement age. A corresponding agreement has not yet been reached on a change to the wage settlement as part of an overall agreement. This results in an increase of EUR 41m in the transitional benefit obligation in the reporting year.

In the new Company retirement benefit scheme for ground, cabin and cockpit staff, the obligations from the capital market components are recognised at the fair value of the corresponding plan assets and are offset against these, insofar as they exceed the minimum guaranteed amount. The employer contributions recognised in staff costs constitute service expense.

Under the crisis collective bargaining agreements concluded in the reporting year, reductions in contributions to the Company retirement benefit scheme have been agreed with cabin and cockpit staff.

As part of the transfer of operations from Lufthansa Technik AG to Deutsche Lufthansa AG disclosed under item 3, employee obligations of EUR 348m (essentially pension obligations) and corresponding fund assets of EUR 241m were transferred to Deutsche Lufthansa AG.

Accrued interest expenses on provisions and expenses from measuring the obligation with a lower discount rate than in the previous year of EUR 652m, as well as expenses of EUR 361m from the negative market valuation of plan assets were recognised in net interest.

The change from a seven-year average interest rate to a ten-year average for calculating the settlement amounts resulted in a difference of EUR 1,418m as of 31 December 2020, which is not available for distribution.

Obligations under partial retirement agreements are recognised in other provisions. Obligations of EUR 95m are netted with fund assets with a fair value of EUR 46m. The acquisition costs of the fund assets are EUR 51m. Accrued interest expenses on provisions of EUR 0.4m, as well as expenses of EUR 3.8m from the negative market valuation of pension fund assets were recognised.

Working hours accounts have been managed for cabin crew since 2017 and had a value of EUR 81m as of the reporting date. They are offset by plan assets with an identical amount. The acquisition costs of the fund assets are EUR 81m.

Other provisions essentially comprise amounts for aircraft maintenance (EUR 1,510m) and provisions for impending losses (EUR 461m). This includes a provision for impending losses of EUR 337m in connection with the lease agreements with aircraft leasing companies. The measures to cut flight capacities in the longer term will have an impact on leases insofar as the obligation to make lease payments for the aircraft affected is expected to outweigh their contribution to the Company's success.

#### T11 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	12,131	8,721
beizulegender Zeitwert des Sicherungsvermögens	9,901	7,655
<b>Nettowert der Verpflichtungen aus Pensionszusagen</b>	<b>- 2,230</b>	<b>- 1,066</b>
Anschaffungskosten des Sicherungsvermögens	9,308	6,723

## 14 Liabilities

### T12 LIABILITIES

in €m	31.12.2020			31.12.2019				
	Total	within one year	thereof due between one and five years	after more than five years	Total	within one year	thereof due between one and five years	after more than five years
Bonds*	2,827	227	1,100	1,500	1,098	98	1,000	–
Liabilities to banks	4,215	2025	2,156	34	2,089	665	1,390	34
Payables to affiliated companies	4,659	4,659	–	–	6,094	6,094	–	–
Other liabilities	6,067	1,104	2,262	2,701	5,135	1,470	1,686	1,979
thereof Advance payments for orders	6	6	–	–	6	6	–	–
thereof Trade payables	316	316	–	–	697	697	–	–
thereof Payables to affiliated companies	2	2	–	–	6	6	–	–
thereof other remaining liabilities	5,743	780	2,262	2,701	4,426	761	1,686	1,979
thereof for taxes	99	99	–	–	92	92	–	–
thereof relating to social security obligations	2	2	–	–	3	3	–	–
	<b>17,768</b>	<b>8,015</b>	<b>5,518</b>	<b>4,235</b>	<b>14,416</b>	<b>8,327</b>	<b>4,076</b>	<b>2,013</b>

\*Share of convertible bonds amounts to EUR 600m (previous year: 0)

Liabilities to affiliated companies include trade payables to affiliated companies of EUR 41m (previous year: EUR 30m).

Under the framework agreement to implement stabilisation measures between the Economic Stabilisation Fund on behalf of the Federal Republic of Germany and Deutsche Lufthansa AG, a syndicated credit facility of up to EUR 3bn was granted for a term of three years with the participation of KfW and private banks. Under the stabilisation funding granted as borrowings in Switzerland, Austria and Belgium for other companies in the Group, the loan portion for Deutsche Lufthansa AG was EUR 1bn. The shares in Austrian and Maltese aircraft leasing companies, which operate a total of 323 aircraft in the Group, were pledged as collateral.

In addition, the stabilisation fund granted a silent participation in July 2020 that excludes loss-sharing. It has an amount of EUR 1bn, which is recognised under other liabilities.

In November 2020, Deutsche Lufthansa AG also decided not to exercise the first right to call its EUR 500m hybrid bond, which matures on 12 August 2075 and carries an interest rate of 5.125%. The right of termination can be exercised again as of 12 February 2026. Furthermore, the coupon will be reset on 12 February 2021.

In November 2020, Deutsche Lufthansa AG issued a

EUR 1bn bond under its existing EMTN programme. The bond matures on 29 May 2026 and pays interest of 3.0% per annum.

In November 2020, Deutsche Lufthansa AG issued a convertible bond with a total volume of EUR 600m. Unless previously converted, the bonds will be redeemed at their nominal value in November 2025. Investors also have the option of converting the bond into new and/or existing registered shares of Lufthansa AG. The initial conversion price was set at EUR 12.96, which corresponds to a conversion premium of 40.0% above the reference share price of EUR 9.2545.

EUR 252m of the liabilities to banks were secured by aircraft. Of the other liabilities, obligations arising from finance leases totalling EUR 3,362m are secured by the aircraft concerned.

## 15 Contingent liabilities

### T13 CONTINGENT LIABILITIES

in €m	31.12.2020	31.12.2019
Relating to guarantees, bills of exchange and cheque guarantees	775	1,819
thereof to affiliated companies	117	195
Relating to warranty agreements	342	400
thereof to affiliated companies	108	111
thereof to joint ventures	188	244
Relating to the provision of collateral for third-party obligations	0	25

The amounts listed under liabilities from guarantees include EUR 657m in co-debtors' guarantees given in favour of North American fuelling and handling companies. There was no requirement to recognise these guarantee obligations as a liability, because the fuelling and handling companies are expected to be able to meet the underlying liabilities and a claim is therefore unlikely. Furthermore, this amount is matched by compensatory claims against the other co-debtors amounting to EUR 644m. These amounts are in some cases preliminary, since current financial statements from some counterparties are not available yet.

EUR 64m of the liabilities relating to warranties refer to co-debtors' guarantees in favour of the Terminal One Group Association, L.P. joint venture at New York's JFK Airport. No provision was recognised, as a claim is not considered likely. Based on the Company's current forecasts, the assumption is that the Company will be able to meet its obligations itself. The obligations under the warranties are matched by compensatory claims against the other co-debtors amounting to EUR 48m. The liabilities under warranties to joint ventures include bank guarantees from the financing of two B777 freighter aircraft in service at Aerologic GmbH.

#### 16 Other financial obligations

Financial obligations on the basis of order commitments and loan commitments with no long-term ongoing obligations came to EUR 13,323m as of the reporting date. For ongoing obligations, in some cases with terms of up to 30 years, there were expenses of EUR 1,195m in the reporting year.

##### ORDER COMMITMENTS

Order commitments for capital expenditure on property, plant and equipment came to EUR 11,984m as of 31 December 2020. Of the corresponding payment obligations, EUR 10,875m falls due in the years 2021 to 2025, and EUR 1,110m falls due in the years 2026 and 2027.

Obligations to acquire Company shares and to contribute

capital to investee companies totalling EUR 201k existed as of the reporting date. There were also loan commitments of EUR 1,338m towards affiliated companies.

##### OBLIGATIONS UNDER TENANCY AGREEMENTS

The Company carries on its business almost exclusively in rented premises. Rental agreements generally run for up to ten years. Facilities at Frankfurt and Munich airports are sometimes rented for longer periods, in some cases for up to 30 years, and are partly prefinanced by Lufthansa. Annual rental payments amounted to around EUR 181m in the financial year.

To optimise financing costs, aircraft are regularly leased from affiliated companies and external lessors. Expenses for longer-term operating leases pertaining to aircraft with terms up to 2028 came to EUR 910m in the financial year. It was possible to use them as a qualified assumption for amounts payable annually under these ongoing obligations.

Expenses for operating leases were mainly payable to affiliated companies; EUR 69m was paid to several external lessors (previous year: EUR 65m).

##### OBLIGATIONS UNDER LONG-TERM MAINTENANCE CONTRACTS

Maintenance contracts for aircraft and aircraft components usually have terms of between 5 and 18 years to secure contractual conditions on a long-term basis. Long-term maintenance contracts with external providers signed as of the reporting date with terms up to 2030 gave rise to expenses of EUR 105m in the financial year. There was a significant decrease in maintenance inspections in the reporting year due to the pandemic. Of the future payment obligations resulting from the long-term maintenance contracts, EUR 455m falls due in the years 2021 to 2025 and EUR 339m falls due in the years 2026 to 2030 if the contractual services are requested as scheduled. A not unrealistic reduction in the contractual services requested will lead to a decrease in the payment obligations.

#### 17 Hedging policy and financial derivatives

As an international airline, Deutsche Lufthansa AG is exposed to the risk of changes in exchange rates, interest rates and fuel priced in US dollars.

##### EXCHANGE RATE HEDGES

For US dollars, Lufthansa is mainly in a net payer position as regards currency risks from its operating business, since fuel payments are dollar-denominated. There is always a net surplus for other currencies. The main risks in this respect stem from the Chinese renminbi, the Swiss franc, the British pound sterling, the Japanese yen and the Indian rupee. Depending on market liquidity, currency risks from projected operational exposure are hedged gradually over a period of 24 months by means of futures contracts. The target hedging level is defined in the Group's internal guidelines. At the end of 2020, exposure to the major foreign currency items from operations for the next 24 months was as follows:

##### T14 FOREIGN CURRENCY EXPOSURE FROM OPERATIONS

31.12.2020 in €m	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (currency)	-623	2,091	34,685	390	17,510
Exposure (EUR at spot rate)	-507	261	273	431	195
Hedges (currency)	176	-699	-11,727	-137	-2,397
Hedge ratio	28%	33%	34%	35%	14%
Hedge rate	1.31	8.35	119.86	0.90	88.96

Anticipated macro valuation units are formed prospectively for operational currency hedges in accordance with Section 254 HGB and presented using the net hedge method. The hedged items are the net positions of highly probable future cash flows in foreign currencies from the operating business for each foreign currency and hedging month. Since the target hedging level is always less than the total foreign

currency exposure, the hedges are considered to be fundamentally effective, so no provision for impending losses from valuation units has to be recognised.

Forward currency transactions and swaps are valued individually at their respective forward curve and discounted to the reporting date based on the corresponding interest rate curve. The market prices of currency options are calculated using recognised option pricing models.

The following table shows the market values of external hedges for Deutsche Lufthansa AG and its subsidiaries.

**T15 FOREIGN EXCHANGE RATE HEDGES FOR EXPOSURE FROM OPERATIONS**

31.12.2020 in €m	Nominal volume	Market value	Maturities up to	Carrying amounts of other provisions
External hedges	3,615	-50	2023	-
External hedges for subsidiaries	3,758	49	2023	-

**HEDGED CAPITAL EXPENDITURE**

Exchange rate hedges in the form of micro hedges are combined with expected aircraft deliveries to form valuation units for the purpose of hedging the risk of price increases due to exchange rate movements and presented in the

balance sheet using the net hedge method. Aircraft purchases are now only hedged by means of forward transactions. The exposure for capital expenditure at year-end

2020, the relevant hedging volume and the effects of the hedges on the acquisition costs of the hedged investments are as follows:

**T16 HEDGED USD CAPITAL EXPENDITURE**

Year	Exposure in USD	Volume hedged in USD	Market values in €m	Hedge ratio
2021	-2,018	1,779	-56	88%
2022	-2,491	1,967	-75	79%
2023	-3,370	2,199	-50	65%
2024	-1,383	783	7	57%
2025	-1,182	642	12	54%
2026	-947	496	-7	52%
2027	-269	75	2	28%
2028	-213	0	0	0%
2029	-168	0	0	0%
	<b>-12,041</b>	<b>7,941</b>	<b>-167</b>	<b>-66%</b>

In the financial year, long-term foreign currency hedges were realised early, generating cash proceeds of EUR 428m.

The amounts will be recognised as liabilities until the corresponding investments. Hedging transactions in which the hedged items (aircraft purchases) have been deferred due to the crisis are accounted for in the same way.

**INTEREST RATE HEDGES**

Suitable interest rate swaps and combined interest rate/currency swaps are arranged with external parties to hedge interest rate risks on bonds, loans and lease liabilities recognised in the balance sheet. They are combined in valuation units as micro hedges and presented in the balance sheet using the net hedge method. Hedged items and hedges have identical maturities, up to 2031 at the latest. As the reciprocal cash flows balance each other out, the interest rate swaps are not presented in the balance sheet. As of 31 December 2020, provisions of EUR 91m are recognised for impending losses regarding interest rate hedges with no hedged items.

Furthermore, Deutsche Lufthansa AG and its subsidiaries have arranged combined interest rate / currency swaps that are matched by interest rate / currency swaps of the same type, volume and maturity with external third parties. They are also combined in valuation units as micro hedges. Hedged items and hedges have identical maturities, up to 2026 at the latest. The hedged cash flows balance each other fully, so that the valuation units are fully effective. As of 31 December 2020, provisions of EUR 5m are recognised for impending losses regarding other internal interest rate hedges.

**T17 INTEREST RATE HEDGES**

31.12.2020 in €m	Volume hedged	Market value	Maturities up to	amount of other provision
External hedges with hedged items	5,331	43	2031	-
External hedges without hedged items	940	-90	2028	-91
External hedges for subsidiaries	461	-	2026	-
Internal hedges with subsidiaries	58	-4	2027	-5

The fair values of interest rate derivatives correspond to their respective market values, which are measured using appropriate mathematical methods, such as discounting future cash flows. Discounting takes market standard interest rates and the residual term of the respective instruments into account.

**FUEL HEDGING**

As of 31 December 2020, exposure to fuel prices was as follows:

**T18 FUEL PRICE EXPOSURE**

		2021	2022
Fuel exposure	in thousand t	2,558	4,258
Volume hedged	in thousand t	2,455	85
Hedge ratio	in %	96%	2%

Suitable forward transactions, spread options and combinations of hedges are arranged with external counterparties to hedge price risks from future fuel requirements. They have been combined with the hedged items as macro valuation units and presented using the net hedge method to improve presentation of the earnings position.

**T19 FUEL PRICE HEDGES**

31.12.2020	Volume of hedged items in thousand t	Market value in €m	Maturities up to	Carrying amount of other assets in €m
Range options	2,343	-29	2022	36
Swaps	173	0	2022	–
Hedging combinations	25	-3	2022	0

The collapse of air travel as a result of the pandemic has led to overhedging for some months of 2021 as of the current reporting date. The existing volume of hedging instruments is therefore not fully covered by planned fuel requirements. It is not permitted to recognise valuation units for this share of derivatives. As of 31 December 2020, provisions of EUR 11m are therefore recognised for negative market values in relation to this.

The market prices of options used to hedge fuel prices are determined using acknowledged option pricing models. The market values correspond to the price at which an independent third party would assume the rights and/or obligations from the financial instrument.

**FINANCIAL INSTRUMENTS HELD AS FINANCIAL INVESTMENTS**

**T20 BALANCE SHEET ITEMS - FINANCIAL INVESTMENTS**

in €m	Market values 31.12.2020	Carrying amounts 31.12.2020
Shares in affiliated companies	2	2
Loans to affiliated companies	465	465
Other loans	1	1

Shares in affiliated companies measured at market value relate to a wholly owned equity investment in Crane Strategic Investment S.C.S., Belgium. This is an equity investment in a foreign investment vehicle within the meaning of Section 1 Paragraphs 1 and 2 of the German Investment Code (KAGB). As disclosed under Note 3, the liquidity held in the equity investment was almost entirely utilised. The remaining amount is EUR 1.5m and will be utilised in 2021.

Loans to affiliated companies essentially comprise the loan of CHF 500m granted to AirTrust AG in the financial year. As of the reporting date, the market value of this loan was EUR 461m, which is the same as the carrying amount.

## NOTES TO THE INCOME STATEMENT

### 18 Traffic revenue

#### T21 TRAFFIC REVENUE BY TRAFFIC REGION

in €m	2020	2019
Europe	1,520	5,589
North America	817	4,341
Asia /Pacific	536	2,878
South America	319	959
Africa	201	630
Middle East	109	488
	<b>3,502</b>	<b>14,885</b>

#### T22 TRAFFIC REVENUE BY SECTOR

in €m	2020	2019
Scheduled	3,117	14,366
Charter	385	519
	<b>3,502</b>	<b>14,885</b>

### 19 Other revenue

The other revenues made up as follows:

#### T23 OTHER REVENUE

in €m	2020	2019
Travel services (commissions / fees)	161	513
Aircraft on operating leases	179	195
Matrix allocation	183	252
Ground services / in-flight sales	44	169
Services rendered	126	141
Staff secondment	11	15
Rent for land / buildings	45	55
Other	29	48
	<b>778</b>	<b>1,388</b>

87% of other revenue was generated in Europe (previous year: 81%).

The significant decrease compared with the previous year is due to the sharp decline in the business activities of Deutsche Lufthansa AG in the reporting year as a result of the pandemic.

Revenue from other periods came to EUR 16m in the reporting year and consists largely of income from unused flight documents from prior years.

### 20 Other operating income

#### T24 OTHER OPERATING INCOME

in €m	2020	2019
Proceeds on the disposal of non-current assets	5610	13
Exchange rate gains from foreign currency translation	693	1,150
Reversal of provisions	269	178
Compensation received for damages	21	17
Earnings from write-backs on assets	37	58
Other operating income	195	247
	<b>6,825</b>	<b>1,663</b>

Other operating income was primarily due to the recognition of a book gain of EUR 5,608m in connection with the capital contribution at AirTrust AG. The book gain resulted from measuring the additional acquisition costs of the wholly owned equity investment in Lufthansa Commercial Holding GmbH based on the time value of the contributed wholly owned equity investment in AirTrust AG. This led to the release of hidden reserves in the shares of AirTrust AG and therefore to an increase in the shareholders' equity of Deutsche Lufthansa AG. For a detailed description of the capital contribution, we refer to Note 4, page 10.

Income from other periods came to EUR 290m in the reporting year and consisted mainly of write-backs of provisions.

### 21 Cost of materials and services

#### T25 COST OF MATERIALS AND SERVICES

in €m	2020	2019
Aircraft fuel and lubricants	959	3,672
Other costs of raw materials, consumables and supplies and goods purchased	62	97
Costs of services purchased	4,050	6,993
	<b>5,071</b>	<b>10,762</b>

The costs of purchased services include a provision for impending losses of EUR 337m in connection with the lease agreements with aircraft leasing companies. The measures to cut flight capacities in the longer term will have an impact on leases insofar as the obligation to make lease payments for the aircraft affected is expected to outweigh their contribution to the Company's success.

The cost of materials and services include expenses from other periods of EUR 46m.

## 22 Staff costs

### T26 STAFF COSTS

in €m	2020	2019
Wages and salaries	1,750	2,405
Social security, pensions and benefit contributions	467	644
thereof for retirement benefits	270	322
	<b>2,217</b>	<b>3,049</b>

### T27 AVERAGES NUMBER OF EMPLOYEES

	2020	2019
Flight staff	25,381	25,874
Ground staff	14,070	11,811
Trainees	47	36
	<b>39,498</b>	<b>37,721</b>

The decline in staff costs is due to various effects such as the use of short-time working to preserve jobs, salary waivers and the reduction of variable salary components. The effects with regard to short-time working pertain to reimbursement claims for short-time working pay (EUR 249m) and the social security contributions relating to them (EUR 181m).

Staff costs include expenses from other periods of EUR 5m.

## 23 Depreciation, amortisation and impairment

Depreciation, amortisation and impairment of intangible assets, aircraft and other property, plant and equipment are detailed in the statement of changes in non-current assets. Impairment losses of EUR 674m were recognised in the financial year. They primarily relate to various mostly four-engine aircraft which have been permanently retired or transferred to long-term parking mode.

Total depreciation and amortisation in 2020 shown in the statement of changes in non-current assets includes amortisation of financial investments.

## 24 Other operating expenses

Other operating expenses are made up as follows:

### T28 OTHER OPERATING EXPENSES

in €m	2020	2019
Exchange rate losses from foreign currency translation	604	713
Expenses for computerised distribution systems	52	277
Travel expenses	76	244
Sales commission paid to agencies	39	241
Advertising and sales promotions	60	211
Rental and maintenance expenses	229	178
Payment system expenses (especially credit card commission payments)	32	160
Matrix allocation	128	159
Auditing, consulting and legal expenses	82	130
Courses / training for flight staff	45	76
Insurance for flight operations	14	25
Impairment charges / depreciation and amortisation for current assets	56	21
Treibstoffpreisübersicherung	467	–
Other operating expenses	458	550
	<b>2,342</b>	<b>2,985</b>

The decline in flight traffic due to the pandemic meant that fuel hedging included overhedging, as a result of which hedging relationships previously designated in measurement units had to be terminated early. The corresponding hedges were therefore accounted for as stand-alone derivatives. For the 2020 financial year, the realised result of expired, stand-alone derivatives was EUR –456m, which is recognised under the special item “fuel overhedging”. A further EUR 11m was also recognised in connection with this as a provision for impending losses.

The remaining operating expenses primarily comprise call centre services utilised, various administrative services outsourced to Lufthansa Group Business Services GmbH and external advisory services.

Expenses from other periods came to EUR 38m in the reporting year and are mainly attributable to insufficient provisions in the previous year.

## 25 Result from equity investments

### T29 RESULTS FROM EQUITY INVESTMENTS

in €m	2020	2019
Income from profit transfer agreements	756	493
Expenses from loss transfer agreements	1,903	714
Income from equity investments	341	697
thereof from affiliated companies	334	691
	<b>-806</b>	<b>476</b>

Income/expenses from profit and loss transfer agreements are shown including tax contributions. Income from equity investments consists primarily the accrued dividends from



the Austrian leasing companies for financial year 2020 due to aligning the timing of profit recognition.

## 26 Net interest

### T30 NET INTEREST

in €m	2020	thereof affiliated companies	2018	thereof affiliated companies
Income from other securities and non-current financial loans	37	35	42	40
Other interest and similar income	117	14	96	10
Interest and similar expenses	-506	-1	-1,471	-1
thereof accrued interest	-1,251	–	-734	–
thereof from market valuation of pension fund assets	1,077	–	-568	–
	<b>-352</b>	<b>48</b>	<b>-1,333</b>	<b>49</b>

Changes in interest expenses result primarily from the negative year-on-year change in the market value of pension assets used to fund retirement benefit obligations.

Net interest includes income from other periods of EUR 44m and expenses of EUR 57m. Both resulted from internal audit findings.

## 27 Impairment of investments and current securities

Impairment losses of EUR 147m were recognised on investments. They related to impairment losses due to the expected lasting impairment of the carrying amounts for Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee (EUR 117m) and Crane Strategic Investment S.C.S (EUR 10m) as well as a pandemic-related impairment of the remaining portfolio of training loans for novice pilots (EUR 11m). In addition, an impairment loss was recognised for the foreign currency valuation of a loan to Swiss International Air Lines AG denominated in CHF (EUR 9m).

## 28 Taxes

### T31 TAXES

in €m	2020	2019
Income taxes	2	-58
thereof deferred taxes (income)	-291	-421
Other taxes	28	41
	<b>30</b>	<b>-17</b>

The positive effect of taxes on income and earnings is attributable to the earnings from deferred tax assets. The deferred tax assets are primarily due to the higher amount for pension obligations recognised in the financial statements for commercial law purposes compared with the measurement for tax purposes. Furthermore, the prohibition on recognising provisions for impending losses as well as

value-based differences in inventories at Lufthansa Technik AG resulted in deferred tax assets. In addition, a deferred tax receivable on loss carry-forwards was recognised in the financial year for the first time.

Taxes on income and earnings and other taxes also include net items from previous years of EUR 47m.