

Engineering the Future – since 1758.

MAN SE



Die MAN Gruppe ist einer der führenden Nutzfahrzeug-Konzerne in Europa. Sie verfolgt die Ziele, innovative Transportlösungen für die Kunden anzubieten, profitabel international zu wachsen und den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern.

II MAN AUF EINEN BLICK

2018

13,9

Mrd € Auftragseingang

**AUFTRAGSEINGANG
DEUTLICH GESTEIGERT**

[2017: 12,4 Mrd €]

12,1

Mrd € Umsatz

**UMSATZ DEUTLICH
ÜBER VORJAHR**

[2017: 11,1 Mrd €]

332

Mio € Operatives Ergebnis

**OPERATIVES ERGEBNIS
LEICHT GESUNKEN**

[2017: 358 Mio €]

2,7

Operative Rendite in %

**OPERATIVE RENDITE
GESUNKEN**

[2017: 3,2 %]

+ 0,4

Mrd € Netto-Cashflow

**POSITIVER
NETTO-CASHFLOW**

[2017: - 0,3 Mrd €]

Konzern-Kennzahlen (IFRS)

Mio €	2018	2017	Veränderung in %
Auftragseingang	13 913	12 397	12 %
Inland	3 911	3 268	20 %
Ausland	10 002	9 129	9 %
Umsatz	12 104	11 087	9 %
Inland	3 194	2 961	8 %
Ausland	8 910	8 126	10 %
Auftragsbestand¹	3 770	3 000	26 %
Belegschaft (Anzahl)¹	38 430	54 297	-29 %
GuV			Veränderung in Mio €
Operatives Ergebnis	332	358	-26
Operative Rendite in %	2,7	3,2	-0,5
Ergebnis vor Steuern der fortgeführten Bereiche (EBT)	562	327	235
Ergebnis nach Steuern	686	321	365
Bilanz			
Bilanzsumme ¹	19 751	20 282	-531
Eigenkapital ¹	5 685	6 125	-440
Eigenkapitalquote in % ¹	28,8	30,2	-1,4
Nettoverschuldung ¹	-3 051	-2 291	-760
Flüssige Mittel ¹	1 150	782	368
Cashflow			
Brutto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	1 435	1 132	304
Veränderung Working Capital fortgeführte Geschäftsbereiche	-820	-829	9
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-235	-628	393
Netto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	380	-326	706
Aktie			Veränderung in €
Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in €	2,97	1,06	1,90
Jährliche Barausgleichszahlung/Garantiedividende je Aktie (in €) ²	5,10	5,10	-

¹ Stichtagswert am 31. Dezember 2018 im Vergleich zum 31. Dezember 2017

² Aufgrund des bis zum 31. Dezember bestehenden BGAV schüttet die MAN SE ab dem Geschäftsjahr 2014 keine Dividende mehr aus. Stattdessen verpflichtet sich die TRATON SE, den außenstehenden Aktionären der MAN SE ab dem Geschäftsjahr 2014 für die Dauer des BGAV eine jährliche Barausgleichszahlung in Höhe von 5,10 € je Stamm- oder Vorzugsaktie für das volle Geschäftsjahr zu zahlen.

ELEKTRIFIZIERENDER AUFTRITT

Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover punktet MAN Truck & Bus mit einem Rekord-Messeabsatz und zahlreichen Innovationen. Die neuen Elektrofahrzeuge stehen besonders im Rampenlicht.

MAN Truck & Bus hat im September 2018 mit insgesamt rund 11 000 verkauften Trucks, Bussen und Vans die erfolgreichste IAA-Messe aller Zeiten absolviert. Eines der wichtigsten Themen auf der Nutzfahrzeugmesse in Hannover: Elektromobilität im Stadtverkehr. MAN Truck & Bus präsentierte zahlreiche innovative Fahrzeuge.

Mit der Weltpremiere des vollelektrischen 15-Tonnners MAN CitE, dessen Design konsequent auf die Anforderungen des städtischen Lieferverkehrs ausgelegt ist, setzt MAN neue Maßstäbe bei Sicherheit, Ergonomie und umweltfreundlichem Transport. Der Konzept-Truck hat eine Reichweite von mindestens 100 Kilometern, ausreichend für eine Tages-tour in der Stadt. Er zeichnet sich durch sein ergonomisches Design mit extrem niedrigem Einstieg und durchgehend ebenem Fahrerhausboden aus. Dazu verschaffen großzügige Glasflächen und unterstützende Kameras Fahrer und Beifahrer einen rundum sicheren Blick auf das umgebende Verkehrsgeschehen.

Der MAN CitE schließt die Lücke zwischen dem auf 26 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ausgelegten Elektro-Truck MAN eTGM, der bereits im Praxistest auf Österreichs Straßen unterwegs ist, und dem

Elektrische Fahrzeug-Familie: der MAN Lion's City E, der MAN eTGE und der MAN eTGM (von links nach rechts)



Elektro-Transporter MAN eTGE, der seinen Verkaufsstart auf der IAA 2018 mit der Übergabe der ersten vier Fahrzeuge an die Berliner Verkehrsbetriebe feierte. Im Busbereich zeigte MAN Truck & Bus mit dem MAN Lion's City E erstmalig die vollelektrische Version des neuen Stadtbusses. Er bietet eine zuverlässige Reichweite von 200, bei günstigen Bedingungen bis zu 270 Kilometern, über die gesamte Lebensdauer der Batterie. Im Rahmen mehrerer Feldversuche wird Mitte 2020 eine Demo-Flotte in Kooperation mit verschiedenen europäischen Betreibern auf ihre Alltags-tauglichkeit getestet. Der Beginn der Serienproduktion ist für das zweite Halbjahr 2020 geplant.



Der vollelektrische MAN CitE ist wegweisend in puncto Sicherheit und Ergonomie.



EINFACH OPTIMAL

Intelligente digitale Dienste machen moderne Flotten noch wirtschaftlicher und ökologischer. MAN Truck & Bus hat für Kunden nun exklusive Services im Angebot.

Mit Einführung der neuen Sparte MAN DigitalServices bietet MAN Truck & Bus seit Herbst 2018 digitale Dienste exklusiv für MAN-Fahrzeuge. Kunden können ihren Lkw so noch wirtschaftlicher, ökologischer und sicherer nutzen. MAN DigitalServices baut auf RIO auf, der cloudbasierten digitalen

Plattform für Logistikanwendungen. Auf dem elektronischen Marketplace können neben Services für das Wartungsmanagement auch Anwendungen zur Verbesserung von Fahrzeuganalyse und -leistung sowie zur Verbesserung der Fahrerleistung gebucht und verwaltet werden.



MASSARBEIT AUS DER HÖHLE

Fehler beheben, noch bevor der erste Prototyp gebaut wird: Das virtuelle Testlabor bei MAN Truck & Bus macht es möglich.

Neue Lkw und Busse nehmen bei MAN Truck & Bus in der CAVE Gestalt an, lange bevor der erste physische Prototyp gebaut wird. CAVE steht für Cave Automatic Virtual Environment. Das 3D-Testlabor, eine 46 Quadratmeter große Hightech-Kreativhöhle am Standort in München, ist mit fünf Hochleistungsrechnern inklusive High-End-Grafikkarten, Infrarotkameras und Stereoprojektoren mit 2K-Bildauflösung für vier Großleinwände ausgestattet. Die Maßarbeit in der CAVE reduziert die Entwicklungszeit und optimiert den Produktionsprozess. Bis zu 50 Prozent aller Abweichungen können so vor dem Bau eines Prototyps behoben

Die Mitarbeiter im virtuellen Labor CAVE arbeiten an neuen Fahrzeugen in 3D. ←

werden. „Die virtuelle Realität hat den Vorteil, dass wir mit ihr Zeit, Material und viel Geld sparen“, sagt Martin Raichl, Ingenieur im Vorläufer- und Prototypenbau bei MAN Truck & Bus. Die Vernetzung mit anderen MAN-Laboren ermöglicht zudem eine länderübergreifende Zusammenarbeit am selben virtuellen Modell.

DIGITAL VERNETZTE LKW-KOLONNE AUF DER A9

Ein visionäres Forschungsprojekt ist jetzt auf der Straße: Der Lkw-Platoon von MAN Truck & Bus fährt auf der Autobahn und erprobt den Logistik-Alltag – ein bisher einzigartiger Praxistest.

Gemeinsam mit dem Logistikanbieter DB Schenker und der Hochschule Fresenius hat MAN Truck & Bus zwei digital vernetzte Lkw auf das Digitale Testfeld Autobahn A9 zwischen München und Nürnberg geschickt. Auf der 145 Kilometer langen Strecke sind seit Herbst 2018 täglich sogenannte Platoons mit Ladung unterwegs. Joachim Drees, CEO der MAN SE und der MAN Truck & Bus AG, sagt zu dem weltweit einzigartigen Praxistest: „Die Erkenntnisse aus dem gemeinsamen Projekt sind ein wichtiger Schritt hin zur Serienentwicklung. MAN übernimmt damit eine federführende Rolle bei der Automatisierung und Digitalisierung von Nutzfahrzeugen.“ So wird während des Praxistests die Platooning-Technik weiter optimiert, etwa hinsichtlich Systemsicherheit und Kraftstoffverbrauch.

Der Lkw-Platoon von MAN Truck & Bus ist auf dem Digitalen Testfeld Autobahn A9 unterwegs.



km Teststrecke

FAHRERLOSER LEBENS- RETTER UNTERWEGS

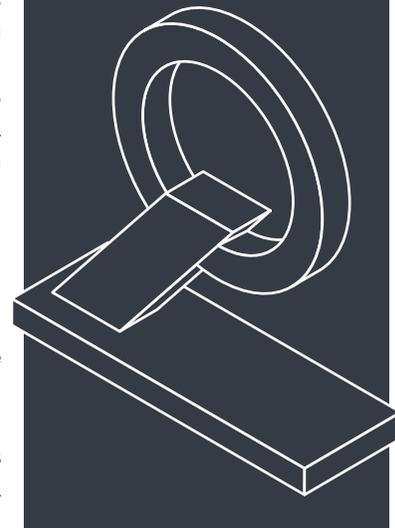
MAN Truck & Bus gewinnt mit dem vollautomatischen Absicherungsfahrzeug den Truck Innovation Award 2019. Einen umfassenden Praxistest absolvierte der Lkw bereits störungsfrei.

Die Jury hat es voll überzeugt: MAN aFAS, das automatisch fahrerlos fahrende Absicherungsfahrzeug für Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen, wurde im September 2018 mit dem Truck Innovation Award ausgezeichnet. Das Fahrzeug – ein MAN TGM 18.340 – fährt unbemannt langsam hinter Wanderbaustellen her und folgt dabei mittels einer Car-to-car-Kommunikation dem vorausfahrenden Lkw, der auf der Pannenspur von Autobahnen eingesetzt wird.

Die innovative Sicherheitslösung hat MAN Truck & Bus über einen Zeitraum von vier Jahren mit Unterstützung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und unter Einbeziehung von technischen Institutionen und mehreren Zulieferpartnern entwickelt. Die Jury würdigte, dass das MAN aFAS schon auf mehr als 4 000 Kilometern öffentlicher Straßen störungsfrei getestet wurde, sowie das einfache Handling des Fahrzeugs und den umfangreichen Einsatz

von Serienkomponenten. MAN-Chef Joachim Drees sagte bei der Preisübergabe: „Dieses System wurde bereits unter realen Bedingungen auf hessischen Autobahnen getestet. Wir reden also nicht nur über Innovationen, wir bringen sie auf die Straße.“ Die Jurymitglieder hoben ebenfalls hervor, dass das aFAS Leben retten könne, da mobile Baustellen auf Autobahnen ein hohes Unfallrisiko für das Baustellenpersonal bedeuten. Im Juni 2018 wurde das aFAS-Projekt erfolgreich abgeschlossen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen bei MAN in künftige Serienentwicklungen sowie weitere Test- und Forschungsprojekte zum Thema automatisiertes und autonomes Fahren, wie etwa Platooning, ein.

Der Truck Innovation Award 2019 geht an das Absicherungsfahrzeug MAN aFAS.



LEISE DURCH- GESTARTET

Neun Partnerunternehmen des Council für nachhaltige Logistik testen auf Österreichs Straßen den logistischen Alltag mit modernen Elektro-Lkw von MAN Truck & Bus.

Mit der Übergabe der ersten MAN eTrucks an Mitgliedsunternehmen des Council für nachhaltige Logistik (CNL) ist im September 2018 eine im Nutzfahrzeugbereich bisher einzigartige Entwicklungspartnerschaft in die Praxis gestartet. MAN-Chef Joachim Drees erklärte bei der Übergabe im MAN Truck & Bus Werk Steyr: „Es ist so weit, die ersten MAN-Elektro-Lkw sind auf der Straße – und zwar im Alltagseinsatz bei unseren Kunden. Ab sofort liefern sie zum Beispiel Getränke, Lebensmittel oder Fahrzeugteile aus – und das lokal emissionsfrei und fast geräuschlos.“

Im CNL haben sich die 18 größten österreichischen Firmen aus den Bereichen Handel, Logistikdienstleister und Produktion zusammengeschlossen, um gemeinsam Fortschritte im Bereich nachhaltiger Logistik zu erzielen. Die neun Testfahrzeuge vom Typ MAN eTGM sind kundenspezifisch für

Neun Testfahrzeuge vom Typ MAN eTGM sind in Österreich in die Praxiserprobung gegangen.

←

die Unternehmen Gebrüder Weiss, HOFER, Magna Steyr, METRO, Quehenberger Logistics, REWE, Schachinger Logistik, SPAR und die Stieglbrauerei konzipiert worden. Sie werden nun unter authentischen Bedingungen im Transportalltag getestet. Die in der mehrmonatigen Praxiserprobung gesammelten Erfahrungen wird MAN Truck & Bus in die weitere Serienentwicklung von Elektro-Lkw einfließen lassen.

E-FAHRZEUGE AUS DEM BAUKASTEN

MAN Latin America überzeugt auf der IAA Nutzfahrzeuge mit Innovationen beim Elektro-Lkw e-Delivery und dem Volksbus e-Flex.

Flexible Montage, mehr Platz für Batterien: MAN Latin America hat eine neue modulare Konfiguration für elektrische Nutzfahrzeuge entwickelt und im September 2018 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vorgestellt – umgesetzt im Lkw e-Delivery. Das Fahrzeug ist dreigeteilt: ein Frontmodul mit Kabine und Zusatzfunktionen, ein mittleres Modul mit den Batterien sowie das Heckmodul mit dem Antriebsstrang. Die Module sind unabhängig voneinander, die verschiedenen Komponenten daher auch für andere elektrische Fahrzeuge kombinierbar.

Der e-Delivery hat eine Reichweite von mehr als 200 Kilometern, sein Akku ist im Schnellmodus in drei Stunden voll aufgeladen. „Mit Abmessungen, die für den Betrieb in Ballungszentren geeignet sind, sowie Funktionen für Komfort, Konnektivität, Sicherheit, niedrige Betriebskosten und Energieeffizienz tragen unsere e-Delivery dazu bei, das Konzept effizienter und intelligenter Städte mit rationalem und produktivem Güterverkehr realisierbar zu machen“, sagt Roberto Cortes, CEO von MAN Latin America. Das Produkt kommt an: Die brasilianische Brauerei Ambev hat angekündigt, bis zum Jahr 2023 insgesamt 1 600 Elektro-Lkw von MAN Latin America einzusetzen. Der e-Delivery wird ab 2020 serienmäßig in Brasilien gebaut.

Ebenfalls im Rampenlicht stand auf der Messe der Volksbus e-Flex, für den MAN Latin America eine flexible Architektur zur Elektrifizierung entwickelt hat. Sie ermöglicht alle Varianten der Elektromobilität – batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Hybrid- oder Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge sowie Elektrofahrzeuge mit erweiterter Reichweite. Die Leistung bleibt erhalten, unabhängig davon, wie die Batterien gespeist werden.



↑
Der Volksbus e-Flex verfügt über eine flexible Architektur zur Elektrifizierung.



Beim Elektro-Lkw e-Delivery ermöglicht die modulare Bauweise kundenspezifische Konfigurationen.

VOLLE FAHRT VORAUSS MIT FLÜSSIGGAS

Für die Dekarbonisierung der Schifffahrt bedarf es emissionsarmer Kraftstoffe. MAN Energy Solutions liefert für die ersten LNG-Massengutfrachter und -Fischtrawler die passenden Antriebspakete.

Die Auslieferung des Frachters Ilshin Green Iris war eine besondere Nachricht: Das 2018 in der Hyundai Mipo Dockyard in Korea gebaute Schiff ist der weltweit erste, mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betriebene Massengutfrachter. Sein ME-GI-Zweitaktmotor kommt von MAN Energy Solutions. Das Schiff hat einen 500 Kubikmeter großen LNG-Kraftstofftank aus einem eigens für kryogene LNG- und Flüssiggasspeicheranwendungen entwickelten Stahl. Die Ilshin Green Iris wurde vom Stahlhersteller POSCO gechartert, um Kalksteinladungen im koreanischen Küstenhandel zu transportieren.

Auch beim weltweit ersten Fischereifahrzeug mit LNG-Antrieb ist MAN Energy Solutions beteiligt: Der 86 Meter lange Fischtrawler Libas wird von der Cemre Shipyard in

Istanbul gebaut. Hierfür liefert MAN Energy Solutions ein komplettes Antriebspaket und ein Kraftstoff-Gas-System. Das Schiff verfügt als Hauptmotor über einen MAN 6L51/60DF, ein Renk-Getriebe, ein MAN-Alpha-Propellersystem sowie eine MAN-Cryo-LNG-Brenngasanlage mit einem 350 Kubikmeter großen Tank. Wayne Jones, Vertriebsvorstand bei MAN Energy Solutions, erläutert: „Das ist ein Pionierprojekt. Bei MAN sind wir davon überzeugt, dass der Einsatz emissionsarmer Gaskraftstoffe ein wichtiger erster Schritt auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Schifffahrt ist. Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, unsere Kunden durch diesen Wandel zu führen.“ Bereits seit 2016 setzt sich MAN Energy Solutions öffentlich für eine maritime Energiewende ein, die Initiative findet inzwischen breite Unterstützung in der Schifffahrt und in der Politik.

Der weltweit erste LNG-Massengutfrachter wird von einem ME-GI-Zweitaktmotor von MAN Energy Solutions angetrieben.



NEUER MARKENAUFTRITT

MAN Diesel & Turbo heißt nun MAN Energy Solutions. Das Augsburger Unternehmen ändert seinen Namen und schärft die strategische Ausrichtung. Nachhaltige Technologien und Lösungen rücken noch stärker in den Fokus.

Mit der Umbenennung in MAN Energy Solutions ist das Unternehmen MAN Diesel & Turbo im Juni 2018 einen wichtigen Schritt gegangen. Dr. Uwe Lauber, Vorstandsvorsitzender von MAN Energy Solutions, erklärt: „Ob Schiffsantriebssysteme, smarte Energienetze oder

effiziente Industrieprozesslösungen – die Umwandlung von Energie in konkreten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen ist unser Kerngeschäft. Das stellen wir folgerichtig mit der Umbenennung in MAN Energy Solutions nun auch im Unternehmensnamen klar.“ Der damit einhergehende neue Markenauftritt verkörpert den strategischen und technologischen Aufbruch des Unternehmens: Bis zum Jahr 2030 soll das Geschäft mit nachhaltigen Technologien und Lösungen zur zentralen Umsatzsäule ausgebaut werden.

EINZIGARTIGER ENERGIESPEICHER

Kälte, Wärme und Strom – aus erneuerbarer Energie. Das Energiespeichersystem, das MAN Energy Solutions mit dem Technologieunternehmen ABB entwickelt, liefert alle drei in großem Maßstab.

MAN Energy Solutions hat mit ABB Switzerland im Sommer 2018 einen Kooperationsvertrag zur Entwicklung, Produktion und Vermarktung eines neuartigen elektrothermischen Energiespeichersystems (ETES) unterzeichnet. ETES nutzt erneuerbare Energie zur Erzeugung von Wärme und Kälte. Die Energie wird in isolierten Reservoirs gespeichert und kann in Strom rückverwandelt oder direkt verwendet werden. Nutzung und Verteilung können dabei parallel zum Speicherungsprozess erfolgen. Typische Wärme-Anwendungen sind etwa die Einspeisung in Fernwärmenetze oder die Belieferung der Lebensmittelindustrie. Die erzeugte Kälte dagegen wird zum Beispiel zur Kühlung von Rechenzentren, Arenen oder für die Klimatisierung großer Gebäude benötigt. ETES setzt im Ladezyklus einen hermetisch gekapselten HOFIM-Turbokompressor von MAN Energy Solutions ein, um das Arbeitsmedium CO₂ auf den überkritischen Zustand bei typischerweise 140 bar und rund 120 Grad Celsius zu verdichten. Dr. Uwe Lauber, CEO von MAN Energy Solutions, erklärt dazu: „Aktuelle Studien zeigen, dass die größte Herausforderung zur Meisterung der Energiewende darin besteht, erneuerbare Energie für den Wärme-Kälte-Sektor nutzbar zu machen.“ Das neue Energiespeichersystem wird insbesondere für urbane Räume ideal geeignet sein.



Der Turbokompressor von MAN Energy Solutions verdichtet in dem neuen Energiespeicher CO₂. Dabei erhöht sich der Druck und die Temperatur steigt.



WERTVOLLE HILFE

MAN Energy Solutions unterstützt das weltweit größte Krankenhausschiff gratis mit Ersatzteilen.

Im Herbst 2018 hat MAN Energy Solutions die Partnerschaft mit der Hilfsorganisation Mercy Ships um zusätzliche zwei Jahre verlängert. Das Unternehmen bleibt damit Sponsor der Africa Mercy, dem weltweit größten zivilen Hospitalschiff, das bedürftigen Menschen kostenlose medizinische Hilfe bringt. Mit der Vereinbarung erhält Mercy Ships weitere Ersatzteile im Wert von insgesamt 500 000 Euro – etwa für die vier MAN-Motoren an Bord.

Schwimmendes Krankenhaus: Auf der Africa Mercy arbeiten mehr als 400 Freiwillige.



FINANZTERMINKALENDER

(voraussichtlich)*

2019

22.05.

**HAUPTVERSAMMLUNG
ZUM GESCHÄFTSJAHR 2018**

2019

30.07.

HALBJAHRESFINANZBERICHT 2019

* Aktuelle Informationen auf der MAN Global Corporate Website

➤ finanztermine.man

Veröffentlichungstag MAN Geschäftsbericht 2018

20. März 2019

INHALT

II	MAN auf einen Blick
IV	Highlights 2018
X	Finanzterminkalender

1

SEITE

3

|

22

AN DIE AKTIONÄRE

5	Brief an die Aktionäre
8	Management Board
10	Bericht des Aufsichtsrats
14	Corporate Governance

2

SEITE

23

|

67

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

25	Geschäftstätigkeit der MAN Gruppe
30	Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage der MAN Gruppe 2018
39	Die Bereiche im Einzelnen
42	Abschluss der MAN SE (HGB)
45	Risiko- und Chancenbericht
55	Prognosebericht
57	Nachtragsbericht
58	Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht
59	Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2018
66	Übernahmerelevante Angaben

3

SEITE

69

|

151

KONZERNABSCHLUSS

71	MAN Konzern Gewinn- und Verlustrechnung
72	MAN Konzern Überleitung zum Gesamtergebnis der Periode
73	MAN Konzern Bilanz
75	MAN Konzern Kapitalflussrechnung
76	MAN Konzern Entwicklung des Eigenkapitals
77	MAN Konzernanhang

4

SEITE

153

|

168

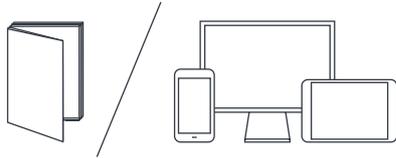
WEITERE INFORMATIONEN

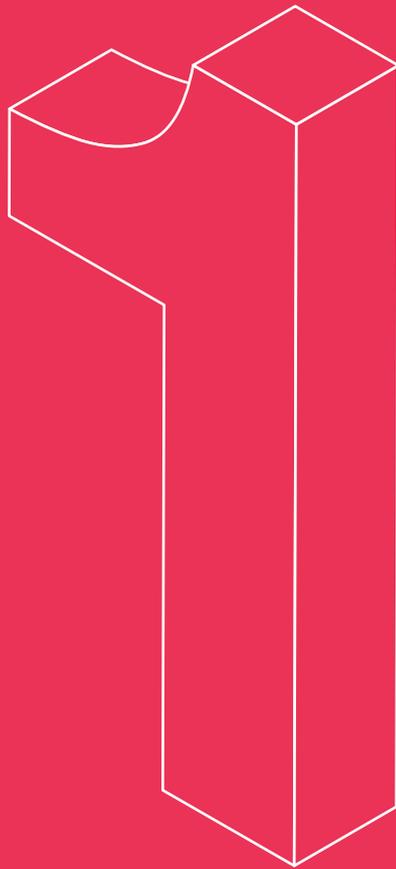
155	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
156	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
164	Glossar
166	MAN Konzern Siebenjahresübersicht
168	Impressum

2 DER GESCHÄFTSBERICHT AUF UNSERER WEBSITE

Sie finden den vorliegenden Bericht auch als PDF zum Download auf unserer Website.

 [gb2018.man](https://www.gb2018.man)





AN DIE AKTIONÄRE

1

SEITE
3

AN DIE AKTIONÄRE

5	Brief an die Aktionäre
8	Management Board
10	Bericht des Aufsichtsrats
14	Corporate Governance

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2018 war ein ereignisreiches Jahr für die MAN Gruppe. Wir haben in vielerlei Hinsicht Fortschritte erzielt und wesentliche finanzielle Eckdaten des Unternehmens verbessert. Die Zukunftsthemen alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren verändern in hohem Tempo Mobilität, Transport und Logistik. Auf die sich daraus ergebenden Herausforderungen konzentrieren wir uns so stark wie nie zuvor. Das Power-Engineering-Geschäft der MAN SE haben wir zum Jahresende 2018 auf Weisung der TRATON SE an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG veräußert.

Im Berichtsjahr sind die Weltwirtschaft und der globale Handel zwar erneut gewachsen. Vor allem die handelspolitischen Verwerfungen sowie der Brexit und dessen unklare Folgen sorgten aber für Unsicherheit. Unter diesen Bedingungen hat sich das Geschäft der MAN Gruppe erfreulich entwickelt. Für unseren Konzern stieg der Auftragseingang um 12 % auf 13,9 Mrd €. Die Umsatzerlöse konnten um 9 % auf 12,1 Mrd € gesteigert werden.

MAN Truck & Bus profitierte von einer gesteigerten Nachfrage. So legte der europäische Lkw-Markt auf hohem Niveau nochmals leicht zu. Bei den größeren Volumenmärkten stieg die Nachfrage insbesondere in Deutschland, Frankreich, Polen und Italien, während sie in Großbritannien moderat zurückging. Außerhalb Europas schrumpfte der Markt vor allem in der Türkei auf ein sehr niedriges Niveau. Der russische Lkw-Markt verschlechterte sich im Jahresverlauf und wuchs insgesamt nur minimal gegenüber dem Vorjahr. Der europäische Busmarkt entwickelte sich im Jahr 2018 positiv. Auftragseingang und Umsatz von MAN Truck & Bus lagen im Jahr 2018 deutlich über den Vorjahreswerten.

MAN Latin America hat sich im Jahr 2018 ebenfalls positiv entwickelt und dabei in Brasilien führende Marktpositionen bei Lkw über fünf Tonnen sowie im Busmarkt gefestigt. Im Berichtsjahr ist der brasilianische Nutzfahrzeugmarkt aufgrund der wirtschaftlichen Erholung erheblich gewachsen. Dazu haben auch staatliche Investitionen in ein neues Schulbusprogramm beigetragen. Auftragseingang und Umsatz von MAN Latin America sind 2018 gegenüber dem Vorjahr deutlich gewachsen.

Beim Ergebnis schreibt MAN Latin America nach verlustreichen Jahren wieder schwarze Zahlen. Auch MAN Truck & Bus profitierte vom Umsatzanstieg. Dem standen jedoch u. a. höhere Aufwendungen für neue Produkte und Märkte sowie die hohe Wettbewerbsintensität entgegen. Hinzu kamen erhebliche Aufwendungen für die Restrukturierung der Aktivitäten in Indien. Ohne diese erreichte das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus in etwa das Vorjahresniveau.

In Summe blieb das Operative Ergebnis des MAN Konzerns mit 332 Mio € leicht unter dem Vorjahreswert. Bezogen auf den deutlich gestiegenen Umsatz sank die Operative Rendite der MAN Gruppe auf 2,7%.

Für das Geschäftsjahr 2018 lässt sich somit folgendes Fazit ziehen: Bei Absatz und Umsatz haben wir die prognostizierten Ziele übertroffen, die Ergebnisziele haben wir hingegen nur eingeschränkt erreicht. Die Profitabilität der MAN Gruppe lag auch 2018 weit unter dem strategischen Zielwert. An einer nachhaltigen Verbesserung arbeiten wir mit Hochdruck. So konzentrieren wir uns weiterhin auf die konsequente Umsetzung der eingeleiteten Zukunftsprogramme. Kontinuierliche Verbesserung und Operational Excellence sind die Voraussetzungen, um zukünftiges Wachstum und das Erreichen der Profitabilitätsziele zu gewährleisten. Zudem investieren wir auf hohem Niveau. Dabei prüfen wir sämtliche Vorhaben kritisch und setzen klare Prioritäten auf notwendige Vorhaben in Forschung und Entwicklung, die auf unsere Fokussierung einzahlen und unsere operative Effizienz verbessern.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor der MAN Gruppe ist und bleibt unsere Innovationskraft. Angesichts der großen aktuellen Herausforderungen richten wir unsere Anstrengungen zur Entwicklung neuer Produkte und Serviceleistungen klar auf die Zukunftsthemen alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren aus.

Ein Meilenstein im Bereich Digitalisierung und Automatisierung von Nutzfahrzeugen ist das Lkw-Platooning-Projekt mit DB Schenker und der Hochschule Fresenius, das erste dieser Art weltweit. Seit Juni 2018 sind die aus je zwei Fahrzeugen bestehenden Lkw-Kolonnen auf der Autobahn München–Nürnberg im realen Praxiseinsatz. Vorteile der digital vernetzten Platoons sind ein niedrigerer Kraftstoffverbrauch und die Reduzierung von Unfallrisiken.

Ein Höhepunkt im Berichtsjahr war der erfolgreiche Auftritt von MAN auf der internationalen Leitmesse IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Wir haben dort rund 11 000 Fahrzeuge verkauft – ein neuer Messerekord. Für die Herausforderung, Mobilität und Transport in Städten schadstoffarm und möglichst lokal emissionsfrei zu gestalten, haben wir eine Reihe neuer Fahrzeuge konzipiert, entwickelt und auf der Messe vorgestellt. Dabei standen stets auch Kundenvorteile in Bezug auf Funktionalität und Wirtschaftlichkeit im Fokus.

Ein Beispiel ist der elektrisch angetriebene City-Truck MAN CitE für den innerstädtischen Verteilerverkehr, der mit neuartigen Konzepten in Bezug auf Einstiegshöhe, Sitzposition und Rundumsicht enorme Vorteile für den Fahrer bringt. Zudem ging der MAN eTGE 2018 in Serie, er ist eine batterie-elektrische Variante des neuen MAN-Transporters. Darüber hinaus haben wir zusammen mit Kunden unseren vollelektrisch angetriebenen Verteiler-Lkw MAN eTGM im Alltagsbetrieb erfolgreich getestet. Ab 2022 starten wir die Serienfertigung solcher eTrucks für den städtischen Verteilerverkehr.

Im Busbereich konnten wir mit dem neuen Lion's City G ein Fahrzeug entwickeln, das mit Erdgas extrem schadstoffarm und mit Biogas potenziell CO₂-neutral unterwegs ist. Zudem haben wir mit dem seriennahen Prototypen MAN Lion's City E einen Elektrobuss vorgestellt, der – mit nur drei Stunden Ladezeit – eine Reichweite von 270 Kilometern erreichen kann. Bereits 2020 starten wir die Serienproduktion vollelektrisch angetriebener Stadtbusse. All diese Innovationen und weitere Produktneuheiten bringen unser Geschäft voran.

Ich bin überzeugt: Ein wesentlicher Treiber für unseren künftigen Erfolg ist auch die enge Einbindung in die 2018 etablierte TRATON GROUP, die ehemalige Volkswagen Truck & Bus Gruppe. Unter dem Dach von TRATON arbeiten MAN Truck & Bus, Scania und MAN Latin America intensiv zusammen. Die Unternehmen entwickeln gemeinschaftlich Kernkomponenten des Antriebsstrangs. Auf gemeinsamen Plattformen entstehen Motoren, Getriebe, Achsen und Abgasnachbehandlungssysteme, die dann markenspezifisch modifiziert werden können. Ziel ist es, TRATON mit den Marken MAN, Scania und Volkswagen Caminhões e Ônibus zum Global Champion weiterzuentwickeln. Die Identität und die volle operative Verantwortung der Marken bleiben erhalten.

Für das Jahr 2019 gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamt. Sowohl fortgeschrittene Volkswirtschaften als auch Schwellenländer werden eine schwächere Dynamik aufweisen als 2018. Zudem können Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie geopolitische Spannungen und Konflikte das Wachstum bremsen.

Der europäische Lkw-Markt dürfte sich in diesem Umfeld im Jahr 2019 leicht rückläufig entwickeln. In Südamerika wird die Lkw-Nachfrage spürbar steigen. Für die relevanten Busmärkte zeichnet sich eine Nachfrage leicht über dem Niveau des Vorjahres ab. Insgesamt bleiben die Herausforderungen in unseren Märkten groß, zumal Wettbewerbsintensität und Preisdruck hoch bleiben werden. Zugleich erfordern unsere Anstrengungen zur Entwicklung innovativer Konzepte für alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren hohe finanzielle Vorleistungen.

Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand der MAN SE für das Jahr 2019 einen leicht steigenden Umsatz der MAN Gruppe. Dabei gehen wir davon aus, dass Absatz und Umsatz von MAN Truck & Bus in etwa konstant bleiben. Bei MAN Latin America werden Absatz und Umsatz voraussichtlich spürbar steigen. Das Operative Ergebnis und die Operative Rendite der MAN Gruppe werden sich 2019 gegenüber dem Vorjahr spürbar verbessern.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Drees

Vorsitzender des Vorstands der MAN SE

MANAGEMENT BOARD



Joachim Drees

Vorsitzender des Vorstands

Geboren 1964. Studium der Betriebswirtschaftslehre. Seine Karriere begann er in der Managementberatung und der Treuhandanstalt Berlin. Ab 1996 unterschiedliche leitende Positionen bei der Daimler Truck Group und bei Mercedes-Benz. Von 2006 an Partner Portfolio Management bei der britischen Beteiligungsgesellschaft HgCapital LLP. Ab 2012 Finanzvorstand der Drees & Sommer AG. Seit April 2015 Vorsitzender des Vorstands (CEO) der MAN Truck & Bus AG, seit Oktober 2015 zudem Vorsitzender des Vorstands (CEO) der MAN SE. Außerdem Mitglied des Vorstands der TRATON SE.

Dr. Carsten Intra

Personalvorstand & Arbeitsdirektor

Geboren 1971. Maschinenbaustudium, wirtschaftswissenschaftliches Aufbaustudium und Promotion. 2001 Eintritt bei der MAN Truck & Bus AG. Verschiedene leitende Positionen in Produktion, Logistik und Materialmanagement. Ab 2009 Vorstand für Produktion & Logistik bei MAN Latin America. In 2012 Berufung zum Vorstand für Produktion und Logistik bei der MAN Truck & Bus AG, zusätzlich ab 2015 Vorstand für Forschung und Entwicklung. Seit Juli 2017 Vorstand für Personal sowie Arbeitsdirektor bei der MAN SE und der MAN Truck & Bus AG. Zudem Mitglied des Vorstands der TRATON SE.



Jan-Henrik Lafrentz

Finanzvorstand

Geboren 1966. Studium der Betriebswirtschaftslehre. Ab 1994 unterschiedliche Positionen im Volkswagen Konzern. Im Jahr 2004 Ernennung zum Executive Vice President Finance bei SEAT S.A., 2009 Wechsel in den Vertrieb als Executive Vice President für Vertrieb und Marketing. Ab 2010 Vorstand für Finanzen, IT und Unternehmensentwicklung bei Bentley Motors, 2011 zudem Geschäftsführer Finanz der Bugatti Automobiles S.A.S. Seit Juli 2014 Vorstand für Finanz, IT und Recht der MAN Truck & Bus AG, seit Oktober 2015 Finanzvorstand (CFO) der MAN SE.

Antonio Roberto Cortes

Geschäftsführer MAN Latin America

Geboren 1955. Wirtschafts- und Finanzstudium. 1994 Eintritt bei Volkswagen als Corporate Controller in Südamerika. Im Jahr 2000 Übernahme der Leitung des Südamerikageschäfts von Volkswagen Commercial Vehicles und Trucks and Buses. Im Dezember 2002 Berufung zum Executive Vice President von Volkswagen Commercial Vehicles und zum CEO von Volkswagen Trucks and Buses, im Februar 2007 zum Geschäftsführer von Volkswagen Trucks and Buses. Seit 2009 Sprecher der Geschäftsführung von MAN Latin America. Zudem Mitglied des Vorstands der TRATON SE.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS¹

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der MAN SE befasste sich im Geschäftsjahr 2018 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und den gesetzlichen Vorschriften folgend, berieten wir den Vorstand regelmäßig bei der Leitung des Unternehmens und überwachten seine Tätigkeit.

In Fragen und Entscheidungen von wesentlicher Bedeutung für den MAN Konzern waren wir stets beratend eingebunden.

Regelmäßig, umfassend und zeitnah informierte uns der Vorstand schriftlich und mündlich über die Geschäftsentwicklung, relevante Geschäftsereignisse, die Unternehmensplanung sowie Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung nebst deren Ursachen.

Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erstreckte sich darüber hinaus insbesondere auch auf die Strategien der MAN Gruppe und den Stand der Umsetzung strategischer Vorhaben, auf die Risikolage und das Risikomanagement im MAN Konzern sowie Themen der Compliance.

Entscheidungsrelevante Unterlagen gingen dem Aufsichtsrat stets rechtzeitig vor den Sitzungen zu.

In regelmäßigen Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Vorstands beriet ich mich auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen über unternehmensrelevante Fragen und Themen, z. B. über die Geschäftsentwicklung, die Planung sowie strategische Vorhaben und Themen der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance.

Im Geschäftsjahr 2018 trat der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen zusammen, wovon eine Sitzung als Telefonkonferenz abgehalten wurde. In eilbedürftigen Angelegenheiten haben wir Beschlüsse auch im Schriftwege gefasst.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat im Berichtsjahr nur an der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen es angehört, oder an weniger Sitzungen teilgenommen.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zwei – mit jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und drei Vertretern der Arbeitnehmer – pari-

tätisch besetzte Ausschüsse, das **Präsidium** und den **Prüfungsausschuss**, sowie den ausschließlich aus Vertretern der Anteilseigner bestehenden **Nominierungsausschuss** gebildet.

Wesentliche Aufgabe der Ausschüsse ist die Vorbereitung der Beschlussfassungen im Plenum. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse bzw. Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, Kandidaten für Aufsichtsratsmandate zu identifizieren und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen – in dieser Funktion bilden die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium den Nominierungsausschuss.

Den Vorsitz im Prüfungsausschuss hatte bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat am 17. Mai 2018 Herr Matthias Gründler inne. Der Ausschuss hat Frau Annette Danielski zu seiner neuen Vorsitzenden gewählt. Zwischenzeitlich leitete Herr Kerner den Prüfungsausschuss kommissarisch.

Den Vorsitz im Präsidium führt stets der Aufsichtsratsvorsitzende.

Die jeweiligen Vorsitzenden des Prüfungsausschusses und ich haben in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig über die Arbeit der Ausschüsse berichtet.

Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2018 ist der Aufstellung auf [Seite 150](#) des Geschäftsberichts zu entnehmen.

Das **Präsidium** hielt im Jahr 2018 insgesamt vier Präsenzsitzungen ab.

Es befasste sich insbesondere mit allen wesentlichen Themen der jeweils folgenden Sitzungen des Gesamtaufichtsrats und bereitete dessen Beschlussfassungen vor.

Der **Nominierungsausschuss** trat im Berichtsjahr aufgrund der Nachwahl von Frau Porsche-Schröder in den Aufsichtsrat einmal zusammen.

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Berichtsjahr insgesamt vier Sitzungen ab, wovon eine Sitzung als Telefonkonferenz stattfand.

Er befasste sich eingehend mit Fragen der Rechnungslegung, mit den Jahresabschlüssen der MAN SE und des

¹ nach § 171 Abs. 2 AktG

MAN Konzerns sowie mit den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („PwC“).

Der Ausschuss erörterte den Halbjahresfinanzbericht vor dessen Veröffentlichung mit dem Vorstand.

PwC führte ein Review des Zwischenabschlusses der MAN Gruppe zum 30. Juni 2018 durch; hieraus ergaben sich keine Beanstandungen. Der Ausschuss hat die Ergebnisse des Reviews eingehend mit den Wirtschaftsprüfern diskutiert.

Der Prüfungsausschuss befasste sich ferner mit dem Auftrag an den Abschlussprüfer zur Prüfung der Jahresabschlüsse für 2018, mit den Schwerpunkten der Prüfung sowie mit der Neuvergabe des Abschlussprüfermandats ab dem Jahr 2020.

Regelmäßig behandelt wurden u. a. auch die Geschäftsentwicklung in der MAN Gruppe, das interne Kontrollsystem, das Risikomanagement und Risikomanagementsystem sowie die Risikolage der MAN Gruppe.

Der Prüfungsausschuss befasste sich darüber hinaus mit Themen der Compliance sowie mit Revisionsthemen, z. B. dem internen Revisionssystem der MAN Gruppe, dem Prüfungsplan der MAN-Revision und dem Stand seiner Abarbeitung.

Der Leiter der MAN-Konzernrevision und der MAN Chief Compliance Officer berichteten auch persönlich an den Ausschuss.

Dem Prüfungsausschuss wurde ebenfalls zum Status der Implementierung der Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) berichtet.

Beratungspunkte im Aufsichtsrat

Gegenstand regelmäßiger Beratungen im Aufsichtsrat waren u.a. die Auftrags-, Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in der MAN Gruppe. Ferner befassten wir uns regelmäßig mit wesentlichen strategischen Themen und Vorhaben sowie mit Zukunftsprogrammen in MAN-Tochterunternehmen.

In der Regel trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Zu den 2018 abgehaltenen Sitzungen des Aufsichtsrats wird ferner festgehalten:

Sitzung des Aufsichtsrats am 28. Februar 2018

Ein Schwerpunktthema unserer Sitzung am 28. Februar 2018 war der Jahresabschluss 2017. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der MAN SE für das Jahr 2017 nebst dem zusammengefassten Lagebericht der MAN SE und des MAN Konzerns.

Darüber hinaus befassten wir uns am 28. Februar 2018 mit der Agenda der Hauptversammlung 2018.

Ferner beschlossen wir über den konkreten Auftrag an PwC zur Prüfung der Jahresabschlüsse 2018 und des Risikofrüherkennungssystems der MAN SE – dies unter dem Vorbehalt der Wahl der PwC zum Abschlussprüfer für das Berichtsjahr in der Hauptversammlung 2018.

Weiterhin wurde in der Sitzung ein Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand beschlossen.

Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2018

In der Sitzung nach der ordentlichen Hauptversammlung befassten wir uns insbesondere mit dem Geschäftsverlauf in der MAN Gruppe und dem Status der Effizienzprogramme.

Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juli 2018

In unserer Sitzung im Juli widmeten wir uns neben der Erörterung des Geschäftsverlaufs der MAN SE im 1. Halbjahr den Unternehmensstrategien der MAN Energy Solutions SE und der Renk AG.

Sitzung des Aufsichtsrats am 22. November 2018

Neben dem Geschäftsverlauf und der Unternehmensplanung 2018–2022 befassten wir uns vertieft mit der Unternehmensstrategie der MAN Truck & Bus AG sowie mit dem Status der Restrukturierung der MAN Energy Solutions SE.

Außerdem erörterte der Aufsichtsrat Themen im Bereich Corporate Governance.

Der Chief Compliance Officer berichtete persönlich über die Compliance-Organisation und deren Aktivitäten.

Des Weiteren beschäftigten wir uns mit dem Vergleich zwischen der MAN SE und D&O-Versicherern im Zusammenhang mit dem Compliance-Fall „Ferrostaal“. Nach umfassender Prüfung stimmten wir dem Vergleich zu.

Weiterhin fassten wir einen Beschluss in Bezug auf die Neuvergabe des Abschlussprüfermandats ab dem Geschäftsjahr 2020.

Telefonische Sitzung des Aufsichtsrats am 13. Dezember 2018

In der telefonischen Sitzung befassten wir uns vertieft mit dem geplanten Verkauf der Gesellschaften der Power-Engineering-Sparte an die Volkswagen Klassik GmbH, eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG.

Interessenkonflikte

Interessenkonflikte von Mitgliedern des Aufsichtsrats i. S. d. Ziff. 5.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden im Berichtsjahr nicht angezeigt.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Die Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner aktuellen Fassung bei der MAN SE war ein Thema der Aufsichtsratssitzung am 22. November 2018.

Vorstand und Aufsichtsrat gaben im Dezember 2018 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG ab, die auf der Internetseite der MAN SE www.corporate.man.eu dauerhaft zugänglich ist.

Gemäß dieser Entsprechenserklärung wird die MAN SE den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit Ausnahme der Ziff. 5.3.2 Abs. 3 Satz 2 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), 5.4.1 Abs. 6 bis 8 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und Ziff. 7.1.1 Satz 2 (unterjährige Finanzinformationen) entsprechen.

Die Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2018 im Einzelnen aufgezeigt und begründet.

Weitergehende Informationen zur Corporate Governance bei MAN finden Sie in unserem Corporate-Governance-Bericht, [Seiten 14 ff.](#) des Geschäftsberichts.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Aufsichtsrat haben sich im Berichtsjahr folgende personelle Veränderungen ergeben:

Auf Antrag des Vorstands bestellte das Registergericht München Frau Stephanie Porsche-Schröder mit Wirkung ab 23. Januar 2018 zum Mitglied des Aufsichtsrats. Die ordentliche Hauptversammlung der MAN SE am 16. Mai 2018 bestätigte die Wahl von Frau Porsche-Schröder zum Aufsichtsratsmitglied der MAN SE für die restliche Amtszeit des Aufsichtsrats. Frau Porsche-Schröder ist Nachfolgerin von Herrn Dr. Dr. Christian Porsche, der sein Amt im Jahr 2017 niedergelegt hat.

Herr Oskar Ritsch hat mit Wirkung zum Ablauf des 31. März 2018 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

Herr Werner Wiedemann ist zum 1. April 2018 als Ersatzkandidat für Herrn Oskar Ritsch in den Aufsichtsrat nachgerückt.

Herr Matthias Gründler hat sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats am 17. Mai 2018 niedergelegt.

Auf Antrag des Vorstands bestellte das Registergericht München Frau Annette Danielski mit Beschluss vom 5. November 2018 zum Mitglied des Aufsichtsrats.

Die Herren Helmut Brodrick und Werner Wiedemann sind mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2018 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Vom Vorstand hat Herr Dr. Uwe Lauber mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2018 sein Amt als Mitglied des Vorstands der MAN SE niedergelegt.

Den im Berichtsjahr aus dem Aufsichtsrat und Vorstand ausgeschiedenen Herren gilt unser Dank für ihr Engagement.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung

Die Hauptversammlung der MAN SE wählte am 16. Mai 2018 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, entsprechend unserem Vorschlag zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018. Der Aufsichtsrat erteilte PwC auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses den konkreten Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der MAN SE und den MAN Konzernabschluss nebst dem zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte.

Ferner beurteilte der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem und stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien am 19. Februar 2019 rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich der Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers.

Die Abschlussprüfer berichteten in beiden Sitzungen ausführlich über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

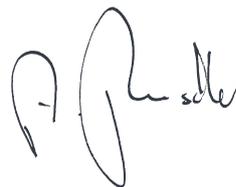
Unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen hat der Prüfungsausschuss die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der MAN SE sowie des zusammengefassten Lageberichts durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 19. Februar 2019 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahresabschluss zu billigen.

In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts der Abschlussprüfer sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass sie ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

Wir stimmten deshalb in unserer Sitzung am 19. Februar 2019 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern der Vorstände und Geschäftsführungen und den Mitarbeitern der Unternehmen der MAN Gruppe für ihre Leistungen und ihren tatkräftigen Einsatz. Den Vertretungen der Mitarbeiter danken wir für ihre sachliche und konstruktive Zusammenarbeit im Interesse unserer Gesellschaft.

Für den Aufsichtsrat:
München, den 19. Februar 2019



Andreas Renschler
Vorsitzender des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289f HGB UND GEMÄSS § 315d HGB EINSCHLIESSLICH CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT¹

Die Führung und Kontrolle des Konzerns und des Unternehmens ist bei MAN darauf ausgerichtet, im Einklang mit den Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft für eine nachhaltige Wertschöpfung und ein angemessenes Ergebnis zu sorgen.

Die Unternehmensführung wird durch die geltenden Gesetze, insbesondere die gesellschaftsrechtlichen Vorschriften, unsere Satzung und interne Regelungen sowie durch nationale und internationale Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung (Corporate Governance) bestimmt. Der Deutsche Corporate Governance Kodex (Kodex) stellt die für MAN geltenden aktienrechtlichen Vorschriften dar und gibt Verhaltensempfehlungen und Anregungen für die bei MAN anzuwendende Corporate Governance entsprechend den anerkannten Standards.

Am 26. April 2013 hat die MAN SE als beherrschte Gesellschaft mit der Truck & Bus GmbH (nunmehr: TRATON SE), einer 100 %-igen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, als herrschender Gesellschaft einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen. Die Gewinnabführung erfolgte erstmals für das Geschäftsjahr 2014, während der Beherrschungsteil des Unternehmensvertrags mit Eintragung im Handelsregister der MAN SE am 16. Juli 2013 wirksam geworden ist.

Der o.g. Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 22. August 2018 vom Vorstand der TRATON AG (nunmehr: TRATON SE) mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt, so dass eine Gewinnabführung letztmalig für das Geschäftsjahr 2018 erfolgt.

Die ethischen Leitlinien, die für die MAN Gruppe gelten, sind im MAN Code of Conduct niedergelegt, der auf der Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Compliance & Risk“ zugänglich ist.

(1) Corporate Governance bei MAN²

Vorstand und Aufsichtsrat von MAN haben sich eingehend mit dem Corporate-Governance-System und der Erfüllung der Empfehlungen und Anregungen des Kodex beschäftigt. Sie sind sich bewusst, dass gute und transparente Corporate Governance, die sowohl nationalen als auch internationalen Standards folgt, für eine verantwortungsbewusste und langfristig ausgerichtete Unternehmensführung von wesentlicher Bedeutung ist.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat haben im Dezember 2018 die nachfolgend wiedergegebene Entsprechenserklärung abgegeben. Die Begründungen für die erklärten Abweichungen können dem Wortlaut der Erklärung entnommen werden.

„Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 24. April 2017 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit Ausnahme der Ziff. 5.3.2 Abs.3 Satz 2 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), Ziff. 5.4.1 Abs. 6 bis 8 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), Ziff. 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) und Ziff. 7.1.1 Satz 2 (unterjährige Finanzinformationen) im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2017 entsprochen wurde und weiterhin entsprochen wird.“

1. Der Empfehlung in Ziff. 5.3.2 Abs.3 Satz 2 des Kodex wird insoweit nicht gefolgt, als der ehemalige Vorsitzende des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats, Herr Matthias Gründer, im Hinblick auf seine Funktion als Mitglied der Geschäftsführung der damaligen Volkswagen Truck & Bus GmbH und die heutige Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Frau Annette Danielski, im Hinblick auf ihre Funktion als Leiterin Group Finance der TRATON AG nicht als „unabhängig“ i. S. der Ziff. 5.4.2 Satz 2 des Kodex anzusehen sind.

Für Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE steht im Vordergrund, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über die erforderliche Fach- und Branchenkenntnis verfügt. Es ist nicht nachzuvollziehen,

¹ Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und gemäß § 315d HGB ist Teil des zusammengefassten Lageberichts und wird nicht in die Prüfung einbezogen.

² Zugleich „Corporate-Governance-Bericht“ von Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziff. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017.

warum eine Organstellung bzw. Funktion beim kontrollierenden Aktionär, durch die gemäß der Definition in Ziff. 5.4.2 Satz 2 des Kodex das Kriterium der „Unabhängigkeit“ nicht als erfüllt anzusehen ist, die Tätigkeit als Vorsitzende(r) des Prüfungsausschusses ausschließen sollte.

2. Hinsichtlich der Empfehlung in Ziff. 5.4.1 Abs. 6 bis 8 des Kodex zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Es wird daher vorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex erklärt. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Ziff. 5.4.1 Abs. 6 bis 8 des Kodex gerecht zu werden.
3. Die Vergütung des Aufsichtsrats ist durch die Aktionäre in § 12 Abs. 2 der MAN SE-Satzung u. a. in Form einer Bindung an das Jahresergebnis geregelt. Wir gehen insoweit von einer kodexkonformen Ausrichtung des variablen Vergütungsteils an der „nachhaltigen Unternehmensentwicklung“ i. S. von Ziff. 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 des Kodex aus. Da aber nicht auszuschließen ist, dass hierzu andere Auffassungen vertreten werden, wird vorsorglich eine Abweichung von dieser Empfehlung des Kodex erklärt.
4. Der Empfehlung in Ziff. 7.1.1 Satz 2 (unterjährige Finanzinformationen) wird nicht gefolgt, da Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE eine über die gesetzliche Anforderung des Wertpapierhandelsgesetzes hinausgehende Verpflichtung zu Quartalsveröffentlichungen für entbehrlich halten, insbesondere da zusammengefasste Informationen zu MAN in den Quartalsfinanzberichten der Volkswagen AG enthalten sind.

Der Empfehlung in Ziff. 4.2.3 Abs. 2 Satz 3 (zukunftsbezogene variable Vergütung) wurde insoweit nicht gefolgt, als die Bemessungsgrundlage für die variablen Vergütungsbestandteile nicht im Wesentlichen zukunftsbezogen war, da das Vergütungssystem auf den Empfehlungen des Kodex in seiner Fassung vom 5. Mai 2015 basierte. Nach dem Ausscheiden von Herrn Schelchhorn hat die MAN SE in 2018 letztmalig für das Geschäftsjahr 2017 anteilig die Vergütung für ein Vorstandsmitglied

erstattet, eine weitere Vergütung für Vorstandsmitglieder durch die MAN SE erfolgt nicht, so dass keine Abweichung von der Empfehlung mehr vorliegt.“

Hauptversammlung

Die Hauptversammlung ist das Forum für die Aktionäre von MAN zur Stimmrechtsausübung, zur Informationsbeschaffung und zum Dialog mit Vorstand und Aufsichtsrat.

Organisation und Durchführung der jährlichen Hauptversammlung erfolgt bei der MAN SE mit dem Ziel, sämtliche Aktionäre vor und während der Hauptversammlung zügig, umfassend und effektiv zu informieren. Die Einberufung der Hauptversammlung wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und ist unseren Aktionären und allen sonstigen Interessierten über die Internetseite von MAN einschließlich aller Berichte und Vorlagen für die Hauptversammlung zugänglich.

Um den Aktionären die persönliche Wahrnehmung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung zu erleichtern, besteht neben der Möglichkeit zur Bevollmächtigung eines Kreditinstituts, von Aktionärsvereinigungen oder anderen Personen das Angebot, einen Mitarbeiter von MAN als Stimmrechtsvertreter zu bevollmächtigen.

Vorstand und Aufsichtsrat

Die MAN SE hat eine duale Struktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Beide Organe arbeiten zum Wohl des Unternehmens eng zusammen und sind bestrebt, den Wert des Unternehmens für die Aktionäre nachhaltig zu steigern.

Der Vorstand bestand bis zum 31. Dezember 2018 aus vier Mitgliedern und besteht seit 1. Januar 2019 aus drei Mitgliedern, zu seiner Zusammensetzung wird auf das Kapitel „Organe“ im Geschäftsbericht verwiesen. Der Vorstand nimmt eigenverantwortlich die geschäftsleitenden und operativen Aufgaben wahr. Sein Verantwortungsbereich erstreckt sich insbesondere auf die strategische Ausrichtung des MAN Konzerns. Er stimmt diese mit dem Aufsichtsrat ab. Er ist ferner für die zentrale Finanzierung der Gruppe, die Förderung und den Einsatz von Führungskräften sowie die Aufstellung des Halbjahresfinanzberichts und der Jahresabschlüsse verantwortlich und sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien.

Die verschiedenen Aufgabengebiete sind den einzelnen Vorstandsressorts im Rahmen des Geschäftsverteilungsplans zugeordnet. Im Plenum behandelt der Vorstand alle wesentlichen Entscheidungen und Maßnahmen; die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Entscheidungen und Maßnahmen ergeben sich aus den Festlegungen in der Geschäftsordnung des Vorstands. Sitzungen des Gesamtvorstands finden in der Regel einmal im Monat und zusätzlich bei Bedarf statt. Der Vorstand berichtet an den Aufsichtsrat. Bei Entscheidungen von grundlegender Bedeutung bindet er den Aufsichtsrat mit ein. Der Vorstand sorgt außerdem für eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Der Aufsichtsrat hat demgegenüber überwachende und beratende Funktionen. Bei bestimmten, im Gesetz, der Satzung oder der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats festgelegten, wesentlichen Geschäftsvorgängen ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich. Zur Aufgabenerfüllung und Zusammenarbeit mit dem Vorstand wird ergänzend auf den Bericht des Aufsichtsrats verwiesen.

Der Aufsichtsrat der MAN SE ist paritätisch besetzt und setzt sich grundsätzlich aus acht durch die Hauptversammlung gewählten Anteilseignervertretern und acht vom SE-Betriebsrat nach den Bestimmungen der Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer in der SE vom 18. Februar 2009 entsandten Arbeitnehmervertretern zusammen. Seit 1. Januar 2016 ist zudem bei Neuwahlen zur Besetzung einzelner oder mehrerer Aufsichtsratssitze der gesetzlich vorgeschriebene Mindestanteil von jeweils 30% Frauen und Männern zu beachten.

Der Aufsichtsrat der MAN SE strebt angesichts des betriebenen Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- mindestens zwei Aufsichtsratssitze, wovon ein Sitz auf die Anteilseignerseite entfällt, für Personen, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern;

- mindestens zwei Aufsichtsratssitze auf Anteilseignerseite für Personen, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweisen und unabhängig im Sinne von Ziff. 5.4.2 des Kodex sind;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Als unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß dem Kodex werden Frau Pohlenz sowie die Herren Behrendt und Prof. Schulz angesehen.

Gemäß dem vom Aufsichtsrat erarbeiteten Kompetenzprofil soll der Aufsichtsrat der MAN SE in seiner Gesamtheit über folgende Kompetenzen verfügen:

- Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Unternehmen selbst;
- Erfahrungen und Kenntnisse auf den Gebieten Produktion, Marketing, Vertrieb;
- Führungs- oder Überwachungserfahrung in anderen mittelgroßen oder großen Unternehmen;
- Erfahrung in für die MAN Gruppe bedeutsamen Bereichen, wie z. B. Maschinenbau, Fahrzeugbau und Informationstechnologie;
- Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der gebildeten Ausschüsse wird ergänzend auf den Bericht des Aufsichtsrats und auf das Kapitel „Organe“ im Geschäftsbericht verwiesen.

Nach der vom Aufsichtsrat getroffenen Festlegung zur Altersgrenze für Vorstandsmitglieder sollen Bestellungen für Mitglieder des Vorstands in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält.

Entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie der Ziff. 4.3.4 des Kodex übernehmen Vorstandsmitglieder Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Interessenkonflikte wurden im Berichtsjahr weder von Vorstands- noch von Aufsichtsratsmitgliedern angezeigt.

Vergütungssystem für Vorstand und Aufsichtsrat

Zum Vergütungssystem von Vorstand und Aufsichtsrat wird auf den Vergütungsbericht im Geschäftsbericht verwiesen.

Compliance/Risikomanagement

Der Vorstand der MAN SE hat im Rahmen seiner durch den Kodex vorgegebenen Verantwortung für Compliance und Risikomanagement den Bereich Governance, Risk & Compliance (GRC) eingerichtet. Dieser Bereich wird durch den Head of GRC/Chief Compliance Officer der MAN Gruppe geleitet, der unmittelbar an den Vorsitzenden des Vorstands der MAN SE sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet. Die GRC-Organisation verantwortet konzernweit die Themen Compliance sowie Risikomanagement. Der GRC-Bereich umfasst derzeit 47 Mitarbeiter und besteht zum einen aus dem zentralen Corporate GRC Office in der MAN SE (18 Mitarbeiter) und zum anderen aus der GRC-Organisation in den Bereichen (29 Mitarbeiter).

Das Corporate GRC Office nimmt zentrale Funktionen im Bereich des Compliance- sowie des Risikomanagements wahr. Hierunter fallen beispielsweise die Erstellung von konzernweit gültigen Richtlinien und Vorgaben sowie die Konzeptionierung von Trainings für Mitarbeiter. Das Corporate GRC Office führt zudem regelmäßig eine spezielle Risikoanalyse durch, um potenzielle Compliance-Risiken des Konzerns zu identifizieren und das konzernweite Compliance-Management-System entsprechend diesen Risiken auszurichten und weiterzuentwickeln. Darüber hinaus

steuert das Corporate GRC Office die Durchführung der Risikomanagementprozesse in den Bereichen und ist für die Weiterentwicklung der Risikomanagement-Instrumentarien in Kooperation mit den Risiko/IKS-Managern verantwortlich.

Die GRC-Organisation in den Bereichen ist für die Umsetzung des vom Corporate GRC Office entwickelten Compliance-Management-Systems sowie des Risikomanagementsystems in den Konzernunternehmen der Bereiche zuständig. Jeder Bereich hat einen Head of GRC/Chief Compliance Officer, der durch Compliance Officer in den verschiedenen Geschäftseinheiten bzw. Vertriebsregionen bzw. durch Risiko/IKS-Manager unterstützt wird.

Schließlich werden Aufgaben im Compliance- und Risikomanagement auch durch sogenannte Compliance Champions sowie die Risiko/IKS-Koordinatoren wahrgenommen. Diese sind keine Vollzeit-GRC-Mitarbeiter, sondern Führungskräfte oder Mitarbeiter der MAN, die eine besondere Verantwortung für die Themen Compliance bzw. Risikomanagement übernommen haben.

Das MAN-Compliance-Management-System befasst sich mit den Themen Wirtschaftskriminalität (insbesondere Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprävention, Terrorismusfinanzierung) und Kartellrecht.

Zu den wesentlichen Elementen des MAN-Compliance-Management-Systems zählen die folgenden:

- Auf den verschiedenen Konzernebenen erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung über den aktuellen Status der Compliance-Maßnahmen in den zuständigen Gremien.
- Ethische Verhaltensgrundsätze sowie grundlegende Compliance-Anforderungen sind für die MAN Gruppe im Code of Conduct niedergelegt. Zudem beschreibt dieser die Unternehmenswerte und gibt Leitlinien zum Thema Integrität vor. Der Code of Conduct der MAN Gruppe ist zum 1. Januar 2018 in einer aktualisierten Version 2.0 in Kraft getreten und wurde im Rahmen eines weltweiten Roll-outs an alle Mitarbeiter verteilt.

- Die GRC-Organisation hat darüber hinaus Richtlinien zu den Compliance-Themen Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht und Geldwäscheprävention entwickelt. Mit diesen Richtlinien sind konzernweit einheitliche und verbindliche Vorgaben für alle Mitarbeiter in Kraft gesetzt worden.
- Um Transparenz über die Gesamtheit der für die MAN Gruppe geltenden Compliance-Anforderungen zu schaffen, d. h. auch solche, die nicht in der zentralen Zuständigkeit des Bereichs Governance, Risk & Compliance liegen, wurde in 2018 eine horizontale Compliance-Risikoanalyse durchgeführt. Zielsetzung des Projekts war die Ermittlung von klaren organisatorischen Zuständigkeiten auf Konzern- bzw. auf Teilkonzernebene für 33 als anwendbar eingestufte Rechtsgebiete.
- Der vom GRC-Bereich betreute Compliance Helpdesk beantwortete im Berichtszeitraum 474 Fragen von Mitarbeitern.
- Der GRC-Bereich führt regelmäßig Präsenz- und Onlineschulungen u. a. zu den Themen Antikorruption, Kartellrecht und Geldwäscheprävention durch. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf der Entwicklung eines neuen Online-Kurses, dessen Schwerpunkt die Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung ist. Mithilfe dieses Kurses sollen Mitarbeiter zum Thema Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung geschult werden sowie den Umgang mit sogenannten Red Flags lernen.
- Im Berichtszeitraum wurden diverse Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung von integrem Verhalten ergriffen. Dazu zählen die begleitenden Kommunikationsmaßnahmen zur weltweiten Verteilung des aktualisierten Code of Conducts an die Mitarbeiter, der weitere Einsatz des Films zum Unternehmenswert Integrität, die Entwicklung eines „Dilemma Games“ zur Förderung der offenen Ansprache risikobehafteter Dilemma-Situationen im Arbeitsalltag, der Versand von „GRC Alerts“ und „GRC Newslettern“ zu aktuellen GRC- und Compliance-Themen, sowie Veranstaltungen in den Konzerngesellschaften anlässlich des Internationalen Antikorruptionstags am 9. Dezember 2018.
- Im Oktober des Berichtsjahres trafen sich mehr als 130 Compliance Champions und GRC-Mitarbeiter zu einer zweitägigen Compliance-Konferenz in München. Der Schwerpunkt der Konferenz mit dem Motto „Driving Compliance & Integrity to the next level“ lag auf der Stärkung des konzernweiten Governance, Risk & Compliance Netzwerks sowie auf der Erarbeitung von Strategien und Maßnahmen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Compliance- und Integritätsprogramms.
- Vertriebsunterstützende Geschäftspartner werden im Rahmen des Business Partner Approval Tools im Hinblick auf Integrität überprüft und freigegeben. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 1 364 Prüfungen im Rahmen dieses Tools vorgenommen.
- Das elektronische Monitoring-System (Continuous Controls Monitoring – CCM) zur frühzeitigen Aufdeckung von möglichen Compliance-Risiken und Richtlinienverstößen umfasst ein Regelwerk an Kontrollen in Einkaufs- und Bezahlprozessen sowie generelle IT-Kontrollen. CCM ist in 50 Gesellschaften bzw. Standorten der MAN Gruppe im Einsatz.
- Auch in diesem Berichtsjahr diente das Hinweisgeberportal „Speak up!“ der Aufdeckung und Vermeidung von für MAN gefährlichen Risiken. Mittels „Speak up!“ werden Hinweise entgegengenommen und bearbeitet, die sich auf schwerwiegende Rechtsverstöße beziehen, insbesondere im Bereich der Wirtschaftskriminalität (z. B. Korruptionsstraftaten, Verdacht auf Geldwäscheaktivitäten und Terrorismusfinanzierung), des Kartellrechts und des Datenschutzes. Diese Hinweise werden eingehend untersucht, Verstöße abgestellt und im Rahmen der arbeitsrechtlich zulässigen Sanktionsmöglichkeiten geahndet. Im Berichtsjahr wurden die Prozesse zur Durchführung interner Untersuchungen teilweise neu strukturiert. Weiterhin wurde ein rund um die Uhr verfügbarer Telefondienst zur Abgabe von Hinweisen eingeführt.
- MAN ist Mitglied bei Transparency International und unterstützt die Initiative des UN Global Compact der Vereinten Nationen. Ferner ist MAN bei der Allianz für Integrität aktiv, einer Initiative des

Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, des Bundesverbands der Deutschen Industrie sowie zahlreicher deutscher Unternehmen zur Förderung der Integrität im Wirtschaftsleben. Um Compliance-Themen aktiv mitzugestalten, ist MAN Mitglied beim Deutschen Institut für Compliance (DICO) und dort in verschiedenen Arbeitskreisen tätig.

Hinsichtlich der ausführlichen Darstellung des Risikomanagementsystems und der Risiko- und Chancensituation bei MAN wird auf den Risiko- und Chancenbericht im Lagebericht verwiesen.

Transparenz und Rechnungslegung

Der MAN Konzern veröffentlicht auf der Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Investor Relations“ einen Finanzkalender mit allen für die Aktionäre wichtigen Terminen. Darüber hinaus werden auf dieser Internetseite auch alle weiteren wichtigen Informationen für die Aktionäre und die interessierte Öffentlichkeit zum Abruf bereitgestellt. Dazu gehören Geschäftsberichte, Halbjahresfinanzberichte sowie Einladung und Tagesordnung der Hauptversammlungen einschließlich der weiteren Dokumentation, die im Zusammenhang mit der Hauptversammlung zu veröffentlichen ist.

Darüber hinaus stellen wir auf unserer Homepage www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Investor Relations“ unverzüglich solche Informationen zur Verfügung, die gemäß den kapitalmarktbezogenen Publizitätspflichten zu veröffentlichen sind. Hier sind insbesondere die folgenden zu nennen:

- Gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung) müssen Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen u. a. den Kauf und Verkauf von MAN-Aktien und Finanzinstrumenten, die sich auf MAN-Aktien beziehen, dem Emittenten und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unverzüglich melden. Im Geschäftsjahr 2018 wurde keine Transaktion gemeldet.

- Nach Art. 17 Marktmissbrauchsverordnung sind Emittenten dazu verpflichtet, Insiderinformationen, die sie unmittelbar betreffen, so bald wie möglich zu veröffentlichen.
- Nach § 40 WpHG haben Inlandsemittenten u. a. Mitteilungen unverzüglich zu veröffentlichen, die sie in Bezug auf das Überschreiten oder Unterschreiten von Stimmrechtsanteilen an der Gesellschaft erhalten.

Der jährliche Konzernabschluss der MAN Gruppe wird vom Vorstand auf Grundlage der „International Financial Reporting Standards“ (IFRS) und der Einzelabschluss der MAN SE gemäß den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt. Entsprechend der Empfehlung in Ziff. 7.1.2 Satz 2 des Kodex wird der Halbjahresfinanzbericht vom Vorstand vor der Veröffentlichung mit dem Prüfungsausschuss erörtert. Die in Ziff. 7.1.2 Satz 3 des Kodex festgelegten Veröffentlichungsfristen werden eingehalten.

(2) Sonstige Unternehmensführungspraktiken

Die MAN SE ist die konzernleitende Holding der MAN Gruppe. Die Konzernrichtlinien stellen einheitliche und verbindliche Vorgaben für die Mitarbeiter der MAN Gruppe dar.

Die ethischen Verhaltensgrundsätze und Compliance-Anforderungen sind für die MAN Gruppe im Code of Conduct niedergelegt. Dieser ist auf unserer Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Compliance & Risk“ zugänglich. Er nennt als verbindliche Verhaltensregelung für alle Mitarbeiter der MAN Gruppe wichtige Grundregeln sowie Mindeststandards. Ziel ist es, allen Mitarbeitern bei rechtlichen und ethischen Herausforderungen in ihrer täglichen Arbeit Orientierung zu geben und richtiges Verhalten zu fördern. Insbesondere enthält der Code of Conduct ein eindeutiges Bekenntnis zum freien und fairen Wettbewerb. Wettbewerbswidriges Verhalten und Korruption in jeder Art sind unzulässig. Regelungen zur Konkretisierung der Anforderungen des Code of Conduct sind z. B. in den folgenden Konzernrichtlinien enthalten: Richtlinie zum Umgang mit Geschenken, Bewirtungen und Einladungen, Richtlinie zur Einschaltung von Geschäftspartnern mit Mittler- und/oder Repräsentationsfunktion, Richtlinie

zum Umgang mit Spenden und Sponsoring-Maßnahmen, Richtlinie zur Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften, Richtlinie zu Case Management und Compliance-Untersuchungen, Richtlinie zum Umgang mit personenbezogenen Daten, Richtlinie zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung.

Darüber hinaus haben Vorstand, Arbeitnehmervertreter und Internationaler Gewerkschaftsbund der MAN SE im März 2012 ein internationales Rahmenabkommen unterzeichnet, in dem sich MAN zu weltweit gültigen, elementaren Menschenrechten und Arbeitnehmerrechten bekennt. Ziel des Abkommens ist es, einen verlässlichen Mindeststandard zu schaffen, auf den sich weltweit alle Arbeitnehmer der MAN Gruppe berufen können und der ethische Grundlagen für das Handeln von MAN-Unternehmen und Mitarbeitern setzt.

Neben der Einhaltung ethischer Grundregeln für die eigenen Mitarbeiter der MAN Gruppe erwartet MAN von Lieferanten und Business-Partnern sowie deren Mitarbeitern, dass diese verantwortungsvoll handeln und sich jederzeit und überall an die geltenden Gesetze halten. Zu diesem Zweck hat MAN einen eigenen Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner herausgegeben und in 16 Sprachen übersetzt. Auch dieses Dokument ist auf unserer Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Compliance & Risk“ zugänglich.

(3) Arbeitsweise und Zusammensetzung von Vorstand, Aufsichtsrat und Ausschüssen

Die Zusammensetzung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse ist im Anhang zum Jahresabschluss dargestellt.

Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat wird auf den Corporate-Governance-Bericht unter (1) verwiesen.

Ausschüsse des Vorstands bestehen nicht.

Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zwei – mit jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und drei Vertretern der Arbeitnehmer – paritätisch zu besetzende Ausschüsse, das Präsidium und den Prüfungsausschuss, sowie den ausschließlich aus

Vertretern der Anteilseigner bestehenden Nominierungsausschuss gebildet.

Wesentliche Aufgabenstellung der Ausschüsse ist die Vorbereitung der Beschlussfassungen im Plenum. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse bzw. Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, Kandidaten für Aufsichtsratsmandate zu identifizieren und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen – in dieser Funktion bilden die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium den Nominierungsausschuss.

Das Präsidium tagt grundsätzlich vor jeder Aufsichtsratssitzung. Sitzungen des Prüfungsausschusses finden insbesondere im Zusammenhang mit der Aufstellung der Jahresabschlüsse vor der Bilanzaufsichtsratssitzung sowie im Zusammenhang mit dem Halbjahresfinanzbericht statt. Darüber hinaus werden bei Bedarf zusätzliche Sitzungen des Präsidiums und des Prüfungsausschusses anberaumt.

Zur Tätigkeit der Ausschüsse wird ergänzend auf den Bericht des Aufsichtsrats verwiesen.

(4) Zielgröße Frauenanteil

Für den Zeitraum 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat gemäß § 111 Abs. 5 AktG für den Frauenanteil im Vorstand wiederum eine Zielgröße von 0 % festgelegt.

Der Vorstand der MAN SE hat für den Zeitraum 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 gemäß § 76 Abs. 4 AktG für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands folgende Zielgrößen festgelegt:

- 29,2% für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands.
- 40% für den Frauenanteil in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands.

Die entsprechenden Angaben der Tochtergesellschaften der MAN SE, die gesetzlich zur Festlegung von Zielgrößen verpflichtet sind, sind auf der Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Investor Relations“ zugänglich.

(5) Angaben zur Einhaltung des Mindestanteils von Frauen und Männern im Aufsichtsrat

Gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz muss sich der Aufsichtsrat bei einer börsennotierten SE, deren Aufsichtsrat aus derselben Anzahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besteht, aus mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern zusammensetzen.

Die Anteilseignerseite hat der Gesamterfüllung widersprochen. Somit ist der Aufsichtsrat sowohl auf Anteilseignerseite als auch auf Arbeitnehmerseite jeweils mit mindestens zwei Frauen und mindestens zwei Männern zu besetzen.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft entspricht diesen Vorgaben.

(6) Angaben zum Diversitätskonzept für Vorstand und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der MAN SE hat am 28. Februar 2018 ein Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat und den Vorstand beschlossen. Ziel des Diversitätskonzepts ist eine hinreichende Vielfalt im Hinblick auf Geschlecht, Internationalität sowie unterschiedliche berufliche Hintergründe, Fachkenntnisse und Erfahrungen.

Diversitätskonzept für den Vorstand

Das Diversitätskonzept für den Vorstand setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

1. Festlegung der Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 0 % gemäß § 111 Abs. 5 AktG. Der Aufsichtsrat verfolgt jedoch das langfristige Ziel, den Frauenanteil im Vorstand zu erhöhen, und unterstützt deshalb die Aktivitäten des Vorstands, den Frauenanteil auch auf den höchsten Führungsebenen im Unternehmen zu steigern.

2. Bestellungen für Mitglieder des Vorstands sollen in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält.
3. Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen.
4. Mindestens zwei Vorstandsmitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen.
5. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit u. a. über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Finanzen und Personalführung verfügen.

Die Umsetzung des Diversitätskonzepts für den Vorstand erfolgt im Fall einer anstehenden Neubestellung eines Vorstandsmitglieds durch Beachtung der festgelegten Vorgaben des Diversitätskonzepts bei der Auswahl geeigneter Kandidaten durch den Aufsichtsrat.

Der Vorstand erfüllt in seiner jetzigen Zusammensetzung alle Anforderungen des Diversitätskonzepts. Insbesondere verfügt der Vorstand in seiner Gesamtheit über sämtliche im Diversitätskonzept angestrebten Fachkenntnisse und Erfahrungen. Die festgelegte Altersgrenze wird beachtet.

Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

1. Die festgesetzten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats.
2. Das Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat.
3. Die Geschlechterquote von 30 %, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrates der MAN SE gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Die Vorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung erfolgen unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen und den Vorgaben des Diversitätskonzepts. Zu berücksichtigen ist, dass der Aufsichtsrat durch seine Wahlvorschläge nur Einfluss auf die Besetzung des Aufsichtsrats in Bezug auf die Anteilseignervertreter nehmen kann.

Der Aufsichtsrat der MAN SE ist entsprechend den Vorgaben des Diversitätskonzepts zusammengesetzt. Die festgesetzten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, die Vorgaben des Kompetenzprofils und eine angemessene Beteiligung von Frauen mit derzeit sechs weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern wurden erreicht.



ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

25	Geschäftstätigkeit der MAN Gruppe
25	Die MAN Gruppe
26	Forschung und Entwicklung
28	Steuerungssystem und Wertmanagement
30	Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage der MAN Gruppe 2018
30	Ertragslage
32	Finanzlage
35	Vermögenslage
37	Gesamtaussage des Vorstands
39	Die Bereiche im Einzelnen
39	MAN Truck & Bus
40	MAN Latin America
42	Abschluss der MAN SE (HGB)
45	Risiko- und Chancenbericht
45	Unternehmensweites Risikomanagementsystem
45	Organisation des Risikomanagements
47	Rechnungslegungsbezogenes Risikomanagement und internes Kontrollsystem
47	Chancen und Risiken
53	Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren
55	Prognosebericht
57	Nachtragsbericht
58	Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht
59	Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2018
59	Vergütungen der Mitglieder des Vorstands
64	Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats
66	Übernahmerelevante Angaben
66	Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT DER MAN GRUPPE

Nachhaltige Wertschöpfung durch Fokussierung auf innovative Transportlösungen, profitables internationales Wachstum, Kundenorientierung, After-Sales-Geschäft und Technologieführerschaft

Die MAN Gruppe

Die MAN Gruppe ist einer der führenden Nutzfahrzeug-Konzerne in Europa. Sie verfolgt die Ziele, innovative Transportlösungen für die Kunden anzubieten, profitabel international zu wachsen und den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Neben der konsequenten Kundenorientierung sind Technologieführerschaft und die kontinuierliche Ausweitung des After-Sales-Geschäfts entscheidende Erfolgsfaktoren.

Die MAN Gruppe besteht aus den Unternehmen MAN Truck & Bus und MAN Latin America.

MAN Truck & Bus zählt zu den führenden Herstellern von Nutzfahrzeugen in Europa und verfügt über Produktionsstätten in drei europäischen Ländern sowie in Russland, Südafrika und der Türkei. Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um die Personenbeförderung und den Gütertransport. MAN Truck & Bus ist damit Full-Range-Anbieter von Nutzfahrzeugen zwischen drei und 44 Tonnen für jeden Einsatzbereich sowie von Sonderfahrzeugen bis 250 Tonnen Gesamtgewicht. Passend zum Nutzfahrzeugportfolio bietet MAN Truck & Bus ein immer umfangreicheres Dienstleistungsangebot aus einer Hand an. MAN Truck & Bus wandelt sich so vom Nutzfahrzeughersteller hin zum Anbieter intelligenter und nachhaltiger Transportlösungen.

MAN Latin America ist einer der größten Lkw- und Bushersteller in Brasilien und blickt auf eine mehr als 35-jährige Geschichte zurück. Das Unternehmen produziert Lkw und Busse in Resende/Brasilien und Querétaro/Mexiko. Im Werk Resende, einem modularen Produktionsverbund, arbeiten Mitarbeiter von MAN Latin America und die Zulieferer partnerschaftlich und arbeitsteilig zusammen. MAN Latin America verfügt über ein flächendeckendes

Verkaufs- und Servicenetz in Brasilien und den Nachbarländern. Der Absatz erfolgt im Wesentlichen unter der Marke Volkswagen Caminhões e Ônibus. Die wichtigsten Märkte für MAN Latin America sind Lateinamerika und Afrika. Das weitgespannte Händlernetz in diesen Regionen umfasst 349 Händler, darunter 144 exklusive Verkaufs- und Servicepartner in Brasilien. Mit dem MAN TGX, der in Brasilien seit 2012 angeboten wird, deckt MAN Latin America dort auch das Segment der schweren Lkw mit einer Leistung von mehr als 420 PS ab. Damit hat MAN ein Zwei-Marken-Konzept in Brasilien sowie in weiteren Ländern Lateinamerikas etabliert.

Darüber hinaus hält MAN seit 2009 als strategischer Investor 25 % plus eine Aktie des Kapitals an der Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk), einem der größten Lkw-Hersteller in China. Durch die Beteiligung partizipiert MAN am lokalen Markt. Neben der Zusammenarbeit mit Sinotruk im Volumen-Segment wird durch den Export von MAN-Fahrzeugen nach China zudem der kleine, aber wachsende Premium-Lkw-Markt bedient.

MAN hat mit Ablauf des 31. Dezember 2018 das Power-Engineering-Geschäft an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG veräußert. Power Engineering wird nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS 5 als aufgegebenen Geschäftsbereich im MAN SE Konzernabschluss ausgewiesen. Für das Jahr 2018 und die Vergleichswerte des Jahres 2017 werden deshalb die Zahlen, mit Ausnahme der Konzernbilanzpositionen für das Jahr 2017, entsprechend um die Beiträge von Power Engineering bereinigt und die Geschäftsentwicklung von Power Engineering nicht mehr kommentiert. Power Engineering wurde zum 31. Dezember 2018 entkonsolidiert.

MAN als Teil von TRATON

In der TRATON GROUP (vormals Volkswagen Truck & Bus) arbeiten MAN Truck & Bus, MAN Latin America, dessen Absatz im Wesentlichen unter der Marke Volkswagen Caminhões e Ônibus erfolgt, und Scania intensiv zusammen. Ziel ist es, TRATON mit seinen Marken zum Global Champion weiterzuentwickeln. Die Identität und die volle operative Verantwortung der Marken bleiben jedoch erhalten. Angesichts der langen Produktlebenszyklen im Nutzfahrzeuggeschäft dauert es zehn bis 15 Jahre, bis das Synergiepotenzial der Zusammenarbeit voll ausgeschöpft sein wird. Langfristig ist der gesamte Antriebsstrang als wichtigster Kostentreiber eines Lkw für die gemeinsame Entwicklung relevant.

Unter dem Dach von TRATON entwickeln markenübergreifende Teams von MAN Truck & Bus, MAN Latin America und Scania gemeinschaftlich Kernkomponenten des Antriebsstrangs. Auf gemeinsamen Plattformen entstehen Motoren, Getriebe, Achsen und Abgasnachbehandlungssysteme, die dann markenspezifisch modifiziert werden können. Ihre Kooperation in der Entwicklungsarbeit haben die Marken auf die Technologiefelder alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren erweitert. Die Themen Effizienz, Null Emissionen und Nachhaltigkeit spielen dabei eine immer größere Rolle.

Auf dem Weg zum Global Champion kommt auch Partnerschaften eine wichtige Rolle zu: TRATON ist 2016 eine weitreichende Allianz mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar International Corporation, Lisle/USA, eingegangen. Die Allianz umfasst Rahmenverträge für eine strategische Technologie- und Belieferungskoope-ration sowie ein Joint Venture, mit dem gemeinsame Potenziale im globalen Einkauf gehoben werden.

Desinvestition

Am 25. Oktober 2018 gab der Volkswagen Konzern seine Absicht bekannt, das Power-Engineering-Geschäft an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG außerhalb des MAN Konzerns zu verkaufen. Das Power-Engineering-Geschäft bestand aus den beiden früheren Bereichen MAN Energy Solutions und Renk. Die Transaktion wurde auf Weisung der TRATON SE, München (vormals

Volkswagen Truck & Bus GmbH, Volkswagen Truck & Bus AG bzw. TRATON AG) gemäß dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der TRATON SE und der MAN SE mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2018 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt ging die Kontrolle über das Power-Engineering-Geschäft auf den Erwerber über.

Der Verkaufserlös entspricht dem Buchwert des zugehörigen Nettovermögens. Dementsprechend wurden keine Wertminderungen bei der Umklassifizierung des Nettovermögens als zur Veräußerung gehalten erfasst. Für Details zu dieser Transaktion wird auf den Konzernanhang verwiesen.

Forschung und Entwicklung

Kontinuierliche Forschungs- und Entwicklungsarbeit gehört zu den Kernaufgaben des Unternehmens, um dem Bedarf der Kunden an effizienten Mobilitätslösungen zu entsprechen. Dabei prägen die weltweiten Megatrends Globalisierung, hohe internationale Arbeitsteilung, Bevölkerungswachstum und Urbanisierung, immer strengere Emissionsvorschriften sowie Digitalisierung die Marktanforderungen. MAN will und wird die sich hieraus ergebenden Chancen gemeinsam mit den Kunden nutzen.

Die Megatrends haben direkte Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Güterverkehrs und der Nutzfahrzeugindustrie. Folgen sind beispielsweise die Notwendigkeit zur Kraftstoffverbrauchsreduktion aufgrund schärferer Emissionsgesetze, das Wachstum des Straßengüterverkehrs, die gezielte Entlastung sensibler Verkehrsräume wie Innenstädte sowie steigende Anforderungen an die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Weiterhin sind unsere Kunden bestrebt, ihre Wirtschaftlichkeit kontinuierlich zu erhöhen und die Total Cost of Ownership zu reduzieren.

Neben der laufenden Pflege und Neuentwicklung der Produktreihen fokussiert MAN Truck & Bus seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf die drei Schwerpunkte alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren.

Die Zukunft des Personen- und Güterverkehrs in den Städten wird aus Sicht von MAN elektrisch sein. Im urbanen Umfeld können eTrucks ihre Stärken am besten ausspielen. Sie sind lokal emissionsfrei und tragen damit zur Verbesserung der Stadtluft bei. Außerdem sind sie sehr leise – so könnte zukünftig z. B. eine Belieferung von Supermärkten nachts erfolgen; der Verkehr tagsüber würde entzerrt. Entsprechend hoher Entwicklungsaufwand floss im Jahr 2018 in elektrische Antriebsstränge für Verteiler-Lkw und Stadtbusse. Im September 2018 brachte MAN gemeinsam mit dem Konsortium „Council für nachhaltige Logistik“ die ersten neun vollelektrisch angetriebenen Verteiler-Lkw MAN eTGM auf die Straße, um sie im Alltagseinsatz bei österreichischen Kunden umfassend zu testen. Im Dezember 2018 erfolgte die Übergabe des ersten MAN eTGM an einen deutschen Kunden. Die Ergebnisse aller Erprobungsfahrten fließen in eine anschließende Serienentwicklung ein. MAN plant zunächst die Produktion einer Kleinserie, ab 2022 startet die Serienfertigung von eTrucks für den städtischen Verteilerverkehr. Bereits 2020 beginnt die Serienproduktion vollelektrisch angetriebener Stadtbusse.

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 zeigte MAN darüber hinaus mit dem MAN eTGE eine elektrische Variante des neuen MAN-Transporters. Dieses Fahrzeug ging 2018 in die Serienproduktion.

Im ebenfalls auf der IAA vorgestellten seriennahen Fahrzeugkonzept MAN CitE, einem elektrisch angetriebenen City-Truck, stecken viele neue Ideen und kreative Lösungen. Der in nur 18 Monaten entwickelte 15-Tonner ist für den innerstädtischen Verteilerverkehr konzipiert. Weil die Fahrer dort bis zu 30 Mal am Tag ein- und aussteigen, hat der CitE eine niedrige Einstiegshöhe und besonders breite Türen. Im Cockpit hat der Fahrer durch seine niedrige Sitzposition und große Seitenfenster eine hervorragende Rundumsicht.

Für den elektrischen Stadtbus hat MAN Truck & Bus Entwicklungspartnerschaften u. a. mit München, Hamburg, Wolfsburg und Luxemburg geschlossen, um die Alltagserfahrungen in die Serienentwicklung einfließen zu lassen. Einen seriennahen Prototyp des MAN Lion's City E stellte MAN ebenfalls auf der IAA 2018 vor. Der Elektrobus verfügt über einen Zentralmotor an der angetriebenen Achse.

Die Batterien sind crashsicher und platzsparend auf dem Dach untergebracht. Sie ermöglichen eine Reichweite von bis zu 270 Kilometern und können in nur drei Stunden vollständig aufgeladen werden. Im nächsten Schritt wird 2020 eine Demoflotte Elektro-Busse in verschiedenen europäischen Städten im Alltagseinsatz erprobt, bevor schließlich die Serienfertigung des neuen MAN Lion's City E beginnt. Diese umfangreiche Erprobung stellt die für den ÖPNV nötige hohe Zuverlässigkeit der Fahrzeuge sicher.

MAN stellte auf der IAA 2018 den neuen Stadtbus auch mit Gasantrieb vor. Im neuen Lion's City G kommt der neuentwickelte Motor E18 zum Einsatz. Unter den fossilen Energieträgern erzeugt Erdgas bei der Verbrennung am wenigsten CO₂. Setzt der Betreiber auf Biogas, ist potenziell ein CO₂-neutraler Betrieb der Fahrzeuge möglich.

Im Bereich Digitalisierung und Automatisierung von Nutzfahrzeugen arbeiten mit DB Schenker und MAN erstmals ein Logistikkonzern und ein Fahrzeughersteller gemeinsam an der Entwicklung vernetzter Lkw-Kolonnen. Seit Juni 2018 sind sogenannte „Platoons“ auf dem Digitalen Testfeld auf der Autobahn A 9 zwischen den DB Schenker-Niederlassungen München und Nürnberg im Einsatz. Damit ist MAN der weltweit erste Nutzfahrzeughersteller, der digital vernetzte Lkw-Kolonnen im Regelbetrieb über mehrere Monate im realen Straßenverkehr testet. Die Platoons bestehen aus jeweils zwei Lkw. Der Fahrer des ersten Lkw gibt Geschwindigkeit und Richtung vor, das in geringem Abstand folgende zweite Fahrzeug folgt automatisiert im Windschatten. Für die Kunden bringt Platooning Vorteile mit Blick auf den Kraftstoffverbrauch und die Verringerung von Unfallrisiken. Weiterhin ist Platooning der erste Schritt auf dem Weg zum automatisierten Fahren.

Bei den digitalen Innovationen bietet MAN Truck & Bus seinen Kunden unter dem Namen „MAN DigitalServices“ für MAN-Fahrzeuge maßgeschneiderte digitale Lösungen. Damit erhalten MAN-Kunden zukünftig in Echtzeit und ortsunabhängig Einsicht in die Fahrzeugdaten und daraus abgeleitete Analysen. Daraus entstehen eigens auf sie und ihre Fahrzeuge abgestimmte Handlungsempfehlungen.

Mit seinem „automatisch fahrerlos fahrenden Absicherungsfahrzeug auf Autobahnen – aFAS“ hat MAN den Truck Innovation Award für das Jahr 2019 gewonnen. Das

innovative Fahrzeugkonzept fährt unbemannt automatisiert langsam hinter beweglichen Baustellen (Wanderbaustellen) her und folgt dabei mittels einer Car-to-Car-Kommunikation dem vorausfahrenden Lkw. Damit erfüllt das Konzept das Automatisierungslevel 4. Diese erstmals verliehene Auszeichnung wird von der Jury des International Truck of the Year (IToY) vergeben.

MAN Latin America legte den Entwicklungsschwerpunkt 2018 auf eine Verbreiterung des Produktportfolios. Ziele waren die Erfüllung zukünftiger gesetzlicher Anforderungen zum Schadstoffausstoß und zur Geräuschemission sowie die Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb. Prototypen des e-Delivery und des e-Flex wurden auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 einem internationalen Publikum präsentiert. Der e-Delivery basiert auf dem Prinzip der flexiblen modularen Architektur, die es ermöglicht, verschiedene Lastwagen einer Fahrzeugreihe mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 14 Tonnen durch einfache Modifikationen für verschiedene Anwendungsbereiche einsetzbar zu machen. MAN Latin America wurde vom Verband der Kraftfahrzeugingenieure in Brasilien (Brazilian Association of Automotive Engineers – AEA) für die Entwicklung des e-Delivery mit einem Technologie- und Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet.

F&E-Kennzahlen

Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio €	2018	2017
F&E-Kosten gesamt	670	731
davon: aktivierte Entwicklungskosten	-255	-273
Aktivierungsquote in %	38,0	37,4
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	99	84
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	514	542
Anteil an den Umsatzerlösen in %	4,2	4,9
F&E-Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	3 132	3 003

Zudem kooperiert die MAN Gruppe mit externen Partnern im Rahmen von auftragsgebundenen F&E-Aktivitäten sowie von öffentlich geförderten Projekten.

Steuerungssystem und Wertmanagement

Steuerungsprozess in der MAN Gruppe

Die MAN Gruppe ist in den Steuerungsprozess des Volkswagen Konzerns eingebunden. Ausgangspunkt für die Steuerung der MAN Gruppe ist die Mittelfristplanung, die einmal jährlich erstellt wird und über einen Zeitraum von fünf Jahren den Kern der operativen Planung abbildet.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt. Dies sind der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt, woraus das Auslieferungsvolumen für die MAN Gruppe abgeleitet wird, das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik sowie die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in die finanzielle Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung der MAN Gruppe umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen.

Aus der Mittelfristplanung wird das 1. Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über die einzelnen Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-/Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen sowie, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr erstellt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Anpassung der laufenden Operationen steht somit im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Gleichzeitig wird die aktuelle Vorausschätzung somit zum ständigen möglichen Korrektiv für die folgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

Steuerungsgrößen in der MAN Gruppe

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren in der MAN Gruppe sind der Umsatz, das Operative Ergebnis und die Operative Rendite. Die Operative Rendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativem Ergebnis zu den Umsatzerlösen. Darüber hinaus wird mit der Kapitalrendite „Return on Investment“ (RoI) die periodenbezogene Verzinsung des investierten durchschnittlichen Vermögens der MAN Gruppe ermittelt, indem das Operative Ergebnis nach Steuern ins Verhältnis zum investierten Vermögen gesetzt wird. Der bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikator ist der Absatz von Fahrzeugen.

Operative Rendite

Die MAN Gruppe strebt als strategisches Ziel eine Operative Rendite von 8 % über einen Geschäftszyklus an. Die Operative Rendite der MAN Gruppe sank im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 2,7 % (3,2 %).

Kapitalrendite RoI

Mio €	2018	2017
Investiertes Vermögen der MAN Gruppe im Jahresdurchschnitt	6 784	6 479
Operatives Ergebnis ¹	551	566
Operatives Ergebnis nach Steuern ¹	386	396
RoI in %	5,7	6,1

¹ Einschließlich eines Operativen Ergebnisses aufgebener Geschäftsbereiche von 220 Mio € (208 Mio €)

Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Erzeugnisse, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, erhaltene Anzahlungen sowie erhaltene Kundenzahlungen für Vermietete Erzeugnisse). Erhaltene Anzahlungen werden als Abzugskapital nur berücksichtigt, soweit sie im Rahmen der Auftragsabwicklung bereits verwendet sind. Das durchschnittlich investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst. Angesichts der international unterschiedlichen Ertragssteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an.

GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER MAN GRUPPE 2018

Europäischer Lkw-Markt leicht über Vorjahresniveau, erhebliche Verbesserung in Brasilien, Auftragseingang und Umsatz der MAN Gruppe deutlich gestiegen, Operatives Ergebnis leicht gesunken

Änderungen in der Finanzberichterstattung

Zum 1. Januar 2018 trat die Pflicht zur Anwendung des IFRS 9 (Finanzinstrumente) und des IFRS 15 (Erlöse aus Verträgen mit Kunden) in Kraft.

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertberichtigungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Teile der bisher im Finanzergebnis erfassten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten werden nun direkt in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen berücksichtigt.

IFRS 15 fasst die Bilanzierungsvorschriften zur Umsatzrealisierung neu. In diesem Zusammenhang wurde auch der Ausweis der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden angepasst und eine Zuordnung zu denjenigen Funktionsbereichen vorgenommen, über die sie gebildet wurden.

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten u. a. zu Anpassungen der Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Kosten der Umsatzerlöse, die Vertriebskosten sowie die Sonstigen betrieblichen Erträge waren im Zusammenhang mit dem geänderten Ausweis aus der Auflösung von Rückstellungen anzupassen. Die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis blieben unverändert. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards auf die Umsatzerlöse glichen sich im Berichtszeitraum weitgehend aus.

Ertragslage

Auftragslage

Der Auftragseingang der MAN Gruppe erhöhte sich im Geschäftsjahr 2018 um 12 % auf 13,9 Mrd € (12,4 Mrd €). Sowohl MAN Truck & Bus als auch MAN Latin America trugen zu diesem Anstieg bei.

Der europäische Lkw-Markt hat im Jahr 2018 noch einmal leicht gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Die brasilianische Wirtschaft verzeichnete 2018 im zweiten Jahr in Folge ein leichtes Wachstum und hat damit die vorherige Rezession überwunden. In diesem Zuge stieg auch die Lkw-Nachfrage in Brasilien an. Sie lag erheblich über dem schwachen Vorjahreswert. Der russische Markt verschlechterte sich im Jahresverlauf und wuchs insgesamt nur minimal gegenüber dem Vorjahr. Die Nachfrage nach Bussen lag auf den für MAN relevanten Märkten insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau. Im Jahr 2018 wurden bei MAN insgesamt 146 268 Fahrzeuge bestellt, 22 % mehr als im Vorjahr. MAN Latin America konnte den Auftragseingang in Stückzahlen um 33 % steigern, MAN Truck & Bus um 20 %.

Der Auftragsbestand der MAN Gruppe erhöhte sich auf 3,8 Mrd € (3,0 Mrd €) und entfiel fast vollständig auf MAN Truck & Bus. Der Auftragsbestand von MAN Latin America betrug 0,1 Mrd € (0,0 Mrd €).

Umsatz

Die Umsatzerlöse der MAN Gruppe konnten im Berichtsjahr um 9 % auf 12,1 Mrd € (11,1 Mrd €) gesteigert werden. Der Absatz erhöhte sich infolge der positiven Marktentwicklung um 20 % auf 136 517 (114 134) Fahrzeuge. Bei MAN Latin America stieg er um 41 %, vor allem in Brasilien. Der Umsatz von MAN Latin America übertraf den Vorjahreswert um 25 %, wobei der schwächere brasilianische Real dämpfend wirkte. MAN Truck & Bus setzte 14 % mehr Fahrzeuge ab und steigerte die Umsatzerlöse um 8 %.

Umsatz nach Regionen

Mio €	2018	in %	2017	in %
Europa	9 099	75	8 271	75
Deutschland	3 194	26	2 961	27
Westeuropa (ohne Deutschland)	4 022	33	3 543	32
Zentral- und Osteuropa	1 883	16	1 767	16
Amerika	1 467	12	1 233	11
Nordamerika	235	2	260	2
Südamerika	1 232	10	973	9
Asien-Pazifik	591	5	621	6
Übrige Märkte	936	8	962	9
Afrika	512	4	477	4
Nahost	424	4	485	4
MAN Gruppe	12 104	100	11 087	100

In der regionalen Verteilung der Umsätze spiegelt sich die beschriebene Markt- und Absatzentwicklung wider. Der Umsatz von MAN Truck & Bus in Europa stieg um 10 %. In Deutschland wurde ein Zuwachs von 8 % erreicht. In Westeuropa konnten auf allen großen Märkten einschließlich Großbritannien deutliche Umsatzsteigerungen erzielt werden, insgesamt ein Anstieg von 13 %. In Zentral- und Osteuropa wurde ein Zuwachs von 7 % verzeichnet. Besonders stark war der Anstieg in Polen und der Tschechischen Republik. Das Umsatzwachstum in Südamerika ist vor allem auf den stark gestiegenen Absatz von MAN Latin America in Brasilien zurückzuführen, wogegen Absatz und Umsatz in Argentinien stark zurückgingen. MAN Latin America erzielte 73 % (62 %) seines Umsatzes auf dem brasilianischen Markt. In Nahost entwickelten sich die Umsatzerlöse der MAN Gruppe aufgrund eines starken Rückgangs in der Türkei rückläufig. In Asien standen Rückgängen in Südkorea Zuwächse in China gegenüber. In Afrika konnten die Umsätze hingegen um 7 % gesteigert werden, vor allem in Südafrika.

Operatives Ergebnis

Das Operative Ergebnis der MAN Gruppe lag mit 332 Mio € (358 Mio €) leicht unter dem Vorjahreswert.

Die Ertragslage von MAN Latin America verbesserte sich aufgrund des gestiegenen Produktions- und Absatzvolumens erheblich. Ferner wirkten Erträge aus der Auflösung von Verbindlichkeiten sowie Effizienzsteigerungen. MAN Latin America erreichte nach den hohen Verlusten der Vorjahre wieder ein positives Operatives Ergebnis in Höhe von 28 Mio € (-105 Mio €). Das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus ging hingegen auf 402 Mio € (532 Mio €) zurück. Grund für den Rückgang waren erhebliche Aufwendungen für die Restrukturierung der Aktivitäten in Indien. Ohne Berücksichtigung der entsprechenden Aufwendungen lag das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus in etwa auf dem Vorjahresniveau. Dabei standen den positiven Effekten aus dem Umsatzanstieg u. a. höhere Aufwendungen für neue Produkte und Märkte sowie die hohe Wettbewerbsintensität entgegen. Das Operative Ergebnis der konzernleitenden Holding verschlechterte sich im Berichtsjahr aufgrund höherer projektbedingter Aufwendungen.

Operative Rendite

Die Operative Rendite der MAN Gruppe sank im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 2,7 % (3,2 %). Somit lag die Profitabilität der MAN Gruppe 2018 weiterhin weit unter dem strategischen Zielwert von 8 %.

Eine ausführliche Berichterstattung über den Geschäftsverlauf und die Ergebnisentwicklung der MAN-Unternehmen enthält der zusammengefasste Lagebericht im Abschnitt „Die Bereiche im Einzelnen“.

Gewinn- und Verlustrechnung

Mio €	2018	%	2017	%
Umsatzerlöse	12 104	100	11 087	100
Umsatzkosten	-9 904	-82	-8 996	-81
Bruttoergebnis vom Umsatz	2 200	18	2 091	19
Sonstige betriebliche Erträge	426	4	372	3
Vertriebskosten	-1 204	-10	-1 203	-11
Allgemeine Verwaltungskosten	-645	-5	-608	-5
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte ¹	-20	0	-	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-425	-4	-294	-3
Operatives Ergebnis	332	3	358	3
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	141	1	72	1
Zinsertrag	36	0	50	0
Zinsaufwand	-129	-1	-172	-2
Übriges Finanzergebnis	183	2	19	0
Finanzergebnis	231	2	-31	0
Ergebnis vor Steuern	562	5	327	3
Ertragsteuern	-126	-1	-171	-2
tatsächlich	-138	-1	-69	-1
latent	12	0	-103	-1
Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche	250	2	166	1
Ergebnis nach Steuern	686	6	321	3

¹ Die Struktur wurde geändert und das Vorjahr entsprechend angepasst.

Die Umsatzerlöse der MAN Gruppe stiegen gegenüber dem Vorjahr um 9 %. Die Bruttomarge sank um 0,7%-Punkte. Dennoch konnte das Bruttoergebnis um 109 Mio € gesteigert werden.

Die Vertriebskosten blieben durch striktes Kostenmanagement auf dem Vorjahresniveau, die Verwaltungskosten stiegen unterproportional zum Umsatz. Der Vertriebs- und Verwaltungskostensatz verbesserte sich um 1,1%-Punkte.

Der Anstieg der Sonstigen betrieblichen Erträge ist vor allem auf Auflösungen von Verbindlichkeiten für Sozialbeiträge zurückzuführen. Gegenläufig erhöhten sich auch die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen stark, im Wesentlichen durch die Wertberichtigung von Forderungen aus Verkehrssteuern sowie durch Aufwendungen

im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Indien-Aktivitäten.

Das Finanzergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr erheblich. Diese Verbesserung resultiert vor allem aus der at Equity konsolidierten Beteiligung an Sinotruk. Zum einen stieg das Equity-Ergebnis aus Sinotruk auf 122 Mio € (54 Mio €). Zum anderen wurde eine Wertaufholung in Höhe von 145 Mio € vorgenommen, da sich die Geschäfte der Beteiligung erholt haben. Darüber hinaus vereinnahmte MAN im 1. Halbjahr 2018 eine Dividende von Scania in Höhe von 56 Mio €. Im Vorjahr hatte Scania keine Dividende gezahlt. Das Zinsergebnis verbesserte sich vor allem aufgrund gesunkener Zinsaufwendungen leicht.

Die Steuerquote belief sich auf 22,4 % (52,5 %). Im Vorjahr hatte vor allem der Nicht-Ansatz aktiver latenter Steuern auf laufende Verluste in Brasilien die Steuerquote belastet. Nähere Informationen zur Entwicklung der Steuerquote finden sich im Konzernanhang.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen resultiert im Berichtsjahr aus dem zum Ablauf des 31. Dezember 2018 veräußerten Power-Engineering-Geschäft. Sowohl MAN Energy Solutions als auch Renk konnten 2018 ihre Umsatzerlöse steigern. Das Operative Ergebnis erreichte jeweils das Vorjahresniveau. Das Ergebnis nach Steuern der aufgegebenen Bereiche belief sich auf 201 Mio € (166 Mio €). Darüber hinaus wurde ein Ertrag von 48 Mio € aus der Veräußerung realisiert.

Finanzlage

Finanzierung der MAN Gruppe

Zur Fremdkapitalbeschaffung werden bilaterale Linien mit der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG), der TRATON SE sowie global tätigen Finanzinstituten zu marktüblichen Konditionen genutzt.

Derzeit besteht ein zu 2,0 Mrd € ausgenutzter Darlehensrahmen der Volkswagen AG in Höhe von 3,0 Mrd € mit einer unbefristeten Laufzeit. Davon sind 1,0 Mrd € am 13. März 2020 fällig und zu 0,42 % p. a. fest verzinslich sowie 1,0 Mrd € kurzfristig fällig und zu 0,00 % p. a. verzinst. Die nicht ausgenutzten Teile des Darlehensrahmens sind als Liquiditätsreserve verfügbar. Daneben bestehen kurzfristige variable Finanzierungen zu

marktüblichen Konditionen durch TRATON SE in Höhe von 464 Mio €. Auslandsgesellschaften der MAN Gruppe haben lokal Kreditlinien mit Banken über 760 Mio € zu jeweils marktüblichen vorwiegend variablen Konditionen mit unterschiedlichen Laufzeiten bis zu ca. sieben Jahren abgeschlossen. Diese wurden zum 31. Dezember 2018 überwiegend durch MAN Latin America gezogen.

Cashflow

MAN Konzern Kapitalflussrechnung mit Kennzahlen

Mio €	2018	2017
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	782	796
Ergebnis vor Steuern	562	327
Ertragsteuerzahlungen/-erstattungen	43	-65
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	290	252
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	99	84
Wertminderungen auf Beteiligungen	6	0
Abschreibungen auf Vermietete Erzeugnisse ¹	636	610
Veränderung der Pensionen	17	23
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	20	-13
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-233	-66
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-5	-20
Brutto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	1 435	1 132
Veränderung Working Capital fortgeführte Geschäftsbereiche	-820	-829
Veränderung der Vorräte	-240	-194
Veränderung der Forderungen	-160	-238
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	545	542
Veränderung der Rückstellungen	44	-75
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-1 010	-865
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit - aufgegebenen Geschäftsbereiche	-72	-34
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	544	268
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	-428	-386
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-255	-273
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	0	-1
Veräußerung von Tochterunternehmen abzüglich flüssiger Mittel	395	0
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	0	7
Erlöse aus Anlagenabgängen (außer Vermietete Erzeugnisse)	53	25
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-235	-628

¹ Saldiert mit Zuschreibungen

MAN Konzern Kapitalflussrechnung mit Kennzahlen (Fortsetzung)

Mio €	2018	2017
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-235	-628
Cashflow aus der Investitionstätigkeit - aufgegebenen Geschäftsbereiche	-184	-181
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	6	296
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-413	-514
Verlustübernahme/Gewinnabführung	-193	99
Tilgung von Anleihen	-	-750
Veränderung von übrigen Finanzverbindlichkeiten	456	921
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit - aufgegebenen Geschäftsbereiche	-7	-8
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	256	262
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	-20	-30
Veränderung der Flüssigen Mittel	368	-14
Flüssige Mittel am Ende des Geschäftsjahres	1 150	782
Netto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	380	-326
Brutto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	1 435	1 132
Veränderung Working Capital fortgeführte Geschäftsbereiche	-820	-829
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-235	-628
Zusammensetzung der Nettoliquidität/-verschuldung am Ende des Geschäftsjahres¹		
Flüssige Mittel	1 150	782
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	36	28
Bruttoliquidität	1 185	810
Kreditstand	-4 236	-3 101
Nettoverschuldung	-3 051	-2 291

¹ Die „Nettoliquidität/-verschuldung“ ergibt sich aus Flüssigen Mitteln, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich Finanzverbindlichkeiten.

In der Kapitalflussrechnung werden die Cashflows aufgebener Geschäftsbereiche in der Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit jeweils in einer Zeile separat dargestellt.

Der Brutto-Cashflow der MAN Gruppe umfasst daher nur das fortgeführte Geschäft. Er erhöhte sich 2018 gegenüber dem Vorjahr vor allem durch das verbesserte Ergebnis vor Steuern. Außerdem überwogen im Berichtsjahr die Steuererstattungen gegenüber Steuerzahlungen und es wurde eine Dividende von Scania in Höhe von 56 Mio € vereinnahmt. Im Vorjahr wurde keine Dividende ausgeschüttet.

Der Anstieg des Working Capital im fortgeführten Geschäft lag auf dem Niveau des Vorjahres. Dazu trugen im Geschäftsjahr 2018 vor allem der Aufbau von Forderungen und von Vorräten in Folge des gestiegenen Volumens bei. Die Erhöhung der vermieteten Erzeugnisse im Working Capital wurde durch die Abschreibungen auf vermietete Erzeugnisse und durch gegenläufige Effekte in den übrigen Verbindlichkeiten im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit überkompensiert.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ist im Berichtsjahr durch die Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts beeinflusst. Der positive Effekt in der Position Veräußerung von Tochterunternehmen ergibt sich v.a. aus dem Aufleben von Forderungen aus Cash Pooling im Rahmen der Entkonsolidierung von Power Engineering. Die Investitionen in Sachanlagen und Entwicklungskosten waren im Vergleich zum Vorjahr in etwa stabil.

Der Netto-Cashflow aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit fortgeführter Geschäftsbereiche belief sich auf 380 Mio € (-326 Mio €). Ein großer Teil dieser Verbesserung ist auf die Entkonsolidierung von Power Engineering zurückzuführen. Darüber hinaus konnte MAN aber auch den Cashflow aus der Geschäftstätigkeit um rund 300 Mio € verbessern.

Die Mittelzuflüsse der MAN Gruppe aus den Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen enthalten im Vorjahr im Wesentlichen die Tilgung von Konzerndarlehen, die die MAN SE an die MAN Financial Services GmbH, München, und ihre zugeordneten Landesgesellschaften gegeben hatte.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag mit 256 Mio € (262 Mio €) annähernd auf Vorjahresniveau. Im Berichtsjahr enthielt er die Gewinnabführung für das Jahr 2017 an die TRATON SE in Höhe von 193 Mio € (im Vorjahr Verlustübernahme 99 Mio €). Gegenläufig wurden insgesamt mehr Finanzverbindlichkeiten als im Vorjahr aufgenommen, im Geschäftsjahr hauptsächlich bei der TRATON SE.

Eine Dividende wurde nicht ausgeschüttet. Dafür zahlte die TRATON SE jedem außenstehenden Aktionär der MAN die aufgrund richterlichen Beschlusses festgelegte jährliche Barausgleichszahlung in Höhe von 5,47 € je Anteil. Da der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag vom Vorstand der TRATON SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, erfolgt die Zahlung des festgelegten Barausgleichs letztmalig für das Geschäftsjahr 2018.

Die Nettoverschuldung der MAN Gruppe erhöhte sich um 760 Mio € und lag zum 31. Dezember 2018 bei 3,1 Mrd €. Darin sind im Rahmen der Entkonsolidierung des Power-Engineering-Geschäfts aufliebende Verbindlichkeiten aus dem Cash Pooling enthalten.

Investitionen

Investitionen

Mio €	2018	2017
in Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	414	374
in Immaterielle Vermögenswerte	269	286
in Beteiligungen	0	1
Gesamt	683	661

Im Geschäftsjahr 2018 lagen die Investitionen der MAN Gruppe weiterhin auf einem hohen Niveau. Angesichts der herausfordernden wirtschaftlichen Lage prüfen wir Investitionsvorhaben besonders kritisch und priorisieren konsequent. Dabei halten wir bewusst an den notwendigen Investitionen fest, die das langfristige Wachstum tragen werden und geeignet sind, unsere operative Effizienz zu verbessern.

Investitionen von MAN Truck & Bus

Mio €	2018	2017
Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	401	354
Aktivierete Entwicklungskosten	209	229
Gesamt	611	583

Im Fokus der Sachanlageinvestitionen bei MAN Truck & Bus standen im Jahr 2018 die Fortsetzung der Neuausrichtung der Produktionswerke sowie deren Modernisierung, um den Anlauf der neuen Fahrzeuggeneration optimal vorzubereiten sowie langfristig die hohe Effizienz der Anlagen und die Qualität der Produkte zu sichern. Die Modernisierung des Karosseriebaus im Werk München und der Bau der Kunststofflackieranlage im Werk Steyr befanden sich zum Ende des Berichtsjahres in der Endphase. Andere Standorte im In- und Ausland wurden an die Anforderungen neuer Produkte und Komponenten angepasst. Zudem wurde nach der Fertigstellung des Zentralgebäudes im Entwicklungszentrum in München mit dem Bau eines neuen Erprobungszentrums für Motoren in Nürnberg begonnen.

Zur Sicherstellung der bisher erreichten Marktposition und des künftigen Wachstums hat MAN Truck & Bus die Stärkung und Erweiterung des weltweiten Vertriebs- und Servicenetzes konsequent vorangetrieben und bestehende Einrichtungen erneuert. So wurden auch 2018 neue Vertriebs- und Serviceniederlassungen in Betrieb genommen und der Bau weiterer Einrichtungen initiiert.

Investitionen von MAN Latin America

Mio €	2018	2017
Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	23	29
Aktivierte Entwicklungskosten	46	44
Gesamt	69	74

MAN Latin America investierte im Geschäftsjahr 2018 wiederum vor allem in die Entwicklung neuer Produkte. Das „Consórcio Modular“-Geschäftsmodell von MAN Latin America, in dem die Partnerfirmen auch Zulieferer und Kapitalgeber sind, ermöglicht einen geringeren Kapitaleinsatz und einen niedrigeren Investitionsbedarf.

Vermögenslage

Mio €	2018	2017
Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	4 023	4 960
Beteiligungen	3 556	3 734
Vermietete Erzeugnisse	3 847	3 504
Steuern	516	656
Vorräte	2 305	3 397
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 447	2 171
Sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	2 907	1 078
Finanzmittel	1 150	782
Aktiva	19 751	20 282
Eigenkapital	5 685	6 125
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	488	590
Finanzverbindlichkeiten	4 236	3 101
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3 530	2 851
Rückstellungen	1 150	1 770
Erhaltene Anzahlungen	-	655
Steuern (einschließlich Steuerrückstellungen)	523	612
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 437	1 925
Sonstige lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten	2 703	2 653
Passiva	19 751	20 282

Durch die Einführung der neuen IFRS ergeben sich eine Reihe von Änderungen in der Bilanzstruktur. Diese sind im Konzernanhang im Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ im Einzelnen erläutert.

Das Gesamtvermögen der MAN Gruppe sank im Vergleich zum Vorjahr. Aufgrund der Veräußerung von Power Engineering wurden zum 31. Dezember 2018 die entsprechenden Vermögenswerte in Höhe von 4 794 Mio € und Verbindlichkeiten in Höhe von 2 814 Mio € ausgebucht. Gegenläufig wurde die Kaufpreisforderung in Höhe von 1 980 Mio € in den Sonstigen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten erfasst. In der Bilanz des Vorjahres ist Power Engineering unverändert enthalten.

Die Sachanlagen und Immateriellen Vermögenswerte stiegen bereinigt um den Abgang des Power-Engineering-Geschäfts vor allem aufgrund von Investitionen in neue Produkte sowie die Neuausrichtung und Modernisierung der Produktionswerke.

Der Rückgang der Beteiligungen spiegelt den auf 2 807 Mio € (3 172 Mio €) gesunkenen Buchwert der Beteiligung an Scania wider. Gegenläufig wirkt der Anstieg der At Equity bilanzierten Beteiligung an Sinotruk aufgrund positiver Ergebnisse und Wertaufholungen. Für weitere Informationen wird auf den Konzernanhang verwiesen.

Die Vermieteten Erzeugnisse erhöhten sich hauptsächlich durch das höhere Volumen von Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen bei MAN Truck & Bus. Der Anstieg der Vorräte im verbleibenden Commercial-Vehicles-Geschäft resultiert im Wesentlichen aus einer Erhöhung des Neufahrzeugbestands von MAN Truck & Bus. Auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen bereinigt. Zur Steuerung der Liquidität werden regelmäßig Kundenforderungen an Kreditinstitute und an die Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, und ihre zugeordneten Landesgesellschaften verkauft.

Der Anstieg der Finanzmittel und Finanzverbindlichkeiten ist vor allem auf das Aufleben von Forderungen und Verbindlichkeiten aus dem Cash Pooling gegenüber Power Engineering zurückzuführen. In Folge der Entkonsolidierung von Power Engineering werden sie nun in der Konzernbilanz als Finanzforderungen bzw. -verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gezeigt. Im Vorjahr wurden sie in der Konzernbilanz eliminiert.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie die Sonstigen lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten die erhaltenen Kaufpreiszahlungen aus Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen bei MAN Truck & Bus. Diese erhöhten sich infolge der gestiegenen Volumina solcher Verkäufe. Ebenso wirkt hier die gestiegene Verbindlichkeit aus der Ergebnisabführung gegenüber der TRATON SE in Höhe von 548 Mio € (193 Mio €).

Das Eigenkapital sank zum 31. Dezember 2018 auf 5 685 Mio € (6 125 Mio €). Der Konzernabschluss ist nach Ergebnisverwendung dargestellt. Die ergebnisneutralen Veränderungen in Höhe von netto –456 Mio € resultieren im Wesentlichen aus der gesunkenen Bewertung der Beteiligung an Scania und Effekten aus der Währungsumrechnung.

Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital stieg von 70 % auf 75 %. Dies ist in erster Linie auf den Abgang von Power Engineering zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote der MAN Gruppe ist zum 31. Dezember 2018 leicht gesunken und belief sich auf 28,8 % (30,2 %).

Nicht bilanziertes Vermögen

Neben dem in der Konzernbilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der Konzern auch nicht bilanzierungsfähige Vermögenswerte. Hierzu zählen u. a. die Marke MAN als wichtiger Immaterieller Vermögenswert sowie selbst entwickelte Patente, das Know-how der Mitarbeiter und das Service- und Vertriebsnetz für Kunden. Die Aufwendungen hierfür sind Investitionen in die Zukunft und sichern den Markterfolg in den kommenden Jahren.

Für ausführliche Informationen im Zusammenhang mit verschiedenen nicht bilanzierten Vermögenswerten aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen siehe „Konzernanhang“.

Am Ende des Geschäftsjahres 2018 lagen außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 1,1 Mrd € (0,9 Mrd €) und Rückkaufgarantien (im Wesentlichen gegenüber Unternehmen des Volkswagen Konzerns) von 2,1 Mrd € (1,9 Mrd €) vor. In den Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die bei MAN Latin America bestehen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen wurden insbesondere für Miet- und Pachtverhältnisse sowie Bestellobligo eingegangen. Für nähere Informationen wird auf die Anmerkungen (30), (31) und (32) im „Konzernanhang“ verwiesen.

Gesamtaussage des Vorstands: Erfreuliche Geschäftsentwicklung, Profitabilität nicht zufriedenstellend

Soll-Ist-Vergleich MAN Gruppe

Mio €	Ist 2017	Ursprüngliche Prognose für 2018	Letzte Prognose für 2018	Ist 2018	Veränderung 2018 zu 2017
Umsatz	11 087	leicht über Vorjahr	leicht über Vorjahr	12 104	Nicht mit der Prognose vergleichbar
Operatives Ergebnis	358	in etwa auf Vorjahresniveau	in etwa auf Vorjahresniveau	332	Nicht mit der Prognose vergleichbar
Operative Rendite	3,2	leicht verringert	leicht verringert	2,7	Nicht mit der Prognose vergleichbar

Soll-Ist-Vergleich Commercial Vehicles

Mio €	Ist 2017	Ursprüngliche Prognose für 2018	Letzte Prognose für 2018	Ist 2018	Veränderung 2018 zu 2017
Absatz (Anzahl)	114 134	leicht über Vorjahr	spürbar über Vorjahr	136 517	20 %
Umsatz	11 085	leicht über Vorjahr	leicht über Vorjahr	12 101	9 %
Operatives Ergebnis	434	leicht über Vorjahr	leicht über Vorjahr	426	-8 Mio €
Operative Rendite (%)	3,9	leicht über Vorjahr	leicht über Vorjahr	3,5	-0,4 %-Pkt

Im Konzernabschluss 2018 wird Power Engineering als aufgegebenen Geschäftsbereich ausgewiesen, d. h. Power Engineering ist in den ausgewiesenen Kennzahlen für die MAN Gruppe nicht mehr enthalten. Die im Geschäftsbericht 2017 und im Halbjahresfinanzbericht veröffentlichten Prognosen umfassten jedoch auch Power Engineering. Insofern ist die Ist-Entwicklung der MAN Gruppe mit der Prognose aus dem vergangenen Jahr nicht vergleichbar.

Im Folgenden wird daher auf den Soll-Ist-Vergleich für das Geschäftsfeld Commercial Vehicles eingegangen, das in der bisherigen Finanzberichterstattung von MAN die Bereiche MAN Truck & Bus und MAN Latin America in einer konsolidierten Darstellung umfasste.

MAN hat bei Commercial Vehicles im Geschäftsjahr 2018 die prognostizierten Ziele für Absatz und Umsatz übertroffen. Der europäische Lkw-Markt verbesserte sich noch einmal leicht gegenüber dem Vorjahr und entwickelte sich damit besser als erwartet. Der brasilianische Nutzfahrzeugmarkt wuchs erheblich gegenüber dem Vorjahr und damit stärker als angenommen. Insgesamt stieg der Absatz im Berichtsjahr um 20 % und damit sowohl bei

MAN Truck & Bus (+ 14 %) als auch bei MAN Latin America (+ 40 %) kräftiger als erwartet. Die Umsatzerlöse erhöhten sich ebenfalls etwas stärker als erwartet um 9 % für Commercial Vehicles insgesamt, um 8 % bei MAN Truck & Bus und um 25 % bei MAN Latin America.

Die Ziele für das Operative Ergebnis und die Operative Rendite wurden bei Commercial Vehicles im Berichtsjahr hingegen nur eingeschränkt erreicht. Für MAN Truck & Bus hatten wir einen leichten Rückgang des Operativen Ergebnisses prognostiziert. Aufgrund der hohen ungeplanten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Aktivitäten in Indien sank es aber erheblich. Ohne Berücksichtigung dieser Aufwendungen lag das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus in etwa auf Vorjahresniveau und damit etwas besser als erwartet. MAN Latin America hat wie prognostiziert sein Operatives Ergebnis aufgrund des steigenden Absatzes deutlich verbessert. Ferner wirkten Erträge aus der Auflösung von Verbindlichkeiten sowie Effizienzsteigerungen. Insgesamt erreichte das Operative Ergebnis von Commercial Vehicles das Vorjahresniveau nicht ganz und die Operative Rendite sank um 0,4 %-Punkte.

Die Profitabilität der MAN Gruppe lag auch 2018 weit unter dem strategischen Zielwert von 8%. Daher beurteilt der Vorstand der MAN Gruppe die Geschäftsentwicklung als erfreulich, die Profitabilität aber als nicht zufriedenstellend. Deshalb steht die konsequente Umsetzung der eingeleiteten Zukunftsprogramme weiterhin im Fokus. Kontinuierliche Verbesserung und Operational Excellence sind die Voraussetzungen, um zukünftiges Wachstum und das Erreichen der Profitabilitätsziele zu gewährleisten.

DIE BEREICHE IM EINZELNEN

MAN Truck & Bus

- **Europäischer Lkw-Markt auf hohem Niveau leicht im Plus**
- **Absatz und Umsatz deutlich über den Vorjahreswerten**
- **Operational Excellence schafft Voraussetzungen für eine profitablere Zukunft**

MAN Truck & Bus

Mio €	2018	2017
Auftragseingang	12 640	11 296
Umsatz	10 815	10 037
Absatz Fahrzeuge (Anzahl)	102 556	89 987
Operatives Ergebnis	402	532
Operative Rendite (%)	3,7	5,3

Wirtschaftliches Umfeld

Der europäische Lkw-Markt zeigte im Jahr 2018 nochmals einen leichten Anstieg auf hohem Niveau. Das Marktvolumen in Europa im Segment Lkw über sechs Tonnen lag bei rund 369 000 (356 000) Einheiten. Von den größeren Volumenmärkten legten insbesondere Deutschland, Frankreich, Polen und Italien weiter zu, während die Nachfrage in Großbritannien moderat zurückging. Außerhalb Europas schrumpfte der Markt insbesondere in der Türkei auf ein sehr niedriges Niveau. Der russische Markt verschlechterte sich im Jahresverlauf und wuchs insgesamt nur minimal gegenüber dem Vorjahr. Auch im Nahen Osten war das Segment der europäischen Hersteller erneut stark rückläufig. Die Neuzulassungen von MAN Truck & Bus stiegen im europäischen Lkw-Markt über sechs Tonnen auf etwa 61 000 Einheiten (55 500) an. Damit steigerte MAN Truck & Bus den Marktanteil auf 16,5 % (15,6 %).

Der europäische Busmarkt entwickelte sich im Jahr 2018 positiv und erreichte 30 500 (29 800) Einheiten. Die Volumenmärkte Italien, Polen und Tschechische Republik legten im Berichtsjahr weiter deutlich zu, während die Nachfrage in Frankreich, Großbritannien, Schweden und Österreich zurückging. Außerhalb Europas setzte der russische Markt seine Erholung fort. Der südafrikanische Markt, in dem MAN seit 2014 Marktführer ist, erreichte im Jahr 2018 in etwa das Vorjahresniveau.

MAN Truck & Bus konnte die Neuzulassungen im europäischen Busmarkt über acht Tonnen um 9 % auf etwa 4 400 Einheiten steigern. Mit einem Marktanteil von 14,5 % im Jahr 2018 konnte MAN Truck & Bus erneut den Vorjahreswert (13,4 %) spürbar übertreffen.

Geschäftsentwicklung

Der Auftragseingang von MAN Truck & Bus lag mit 12,6 Mrd € im Jahr 2018 über dem Vorjahresniveau (11,3 Mrd €). In Stückzahlen erhöhte sich der Auftrags- eingang mit 112 915 Fahrzeugen (94 003) um 20 % gegen- über dem Vorjahr.

Der Geschäftsbereich Lkw verzeichnete einen Auftrags- eingang von 10,5 Mrd € (9,4 Mrd €). Der Auftragseingang in Stückzahlen stieg im Vergleich zu 2017 um 20 % auf 104 605 Lkw (87 028). Wesentliche Treiber dafür waren die im Vergleich zum Vorjahr positiven Entwicklun- gen in Deutschland und Polen. In den Stückzahlen des Geschäftsbereichs Lkw ist auch die Transporter-Produkt- reihe MAN TGE enthalten, für die MAN Truck & Bus im Berichtsjahr 10 087 (3 261) Bestellungen erhielt.

Im Geschäftsbereich Bus lag der Auftragseingang im Jahr 2018 mit 2,1 Mrd € um 15 % über dem Vorjahreswert (1,8 Mrd €). Der Auftragseingang in Stückzahlen überstieg mit 8 310 Bussen das Vorjahresniveau (6 975) deutlich. Ursächlich hierfür waren u. a. positive Entwicklungen in Singapur, Norwegen und Mexiko.

Der Umsatz bei MAN Truck & Bus stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8 % auf 10,8 Mrd € (10,0 Mrd €). Analog zum Umsatzanstieg entwickelte sich der Absatz in Stückzahlen mit 102 556 Fahrzeugen (89 987) positiv.

Im Geschäftsbereich Lkw stieg der Umsatz auf 9,1 Mrd € (8,5 Mrd €). Der Absatz lag mit 95 352 Lkw um 14 % über dem Vorjahresniveau (83 661). Die Entwicklung war in Deutschland, Frankreich und Polen besonders gut. Im Absatz des Geschäftsbereichs Lkw waren 7 871 (2 212) MAN TGE enthalten.

Der Geschäftsbereich Bus verzeichnete eine Steigerung des Umsatzes auf 1,7 Mrd € (1,6 Mrd €). Dabei wurden 7 204 Busse (6 326) abgesetzt. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 14%. Ursächlich hierfür waren u. a. Absatzsteigerungen in Singapur, Deutschland und Polen.

Ergebnis

Das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus betrug im Berichtsjahr 402 Mio € (532 Mio €). Die Operative Rendite lag bei 3,7% (5,3%). Grund für den Rückgang im Vergleich zum Vorjahreswert waren erhebliche Aufwendungen für die Restrukturierung der Aktivitäten in Indien. MAN Truck & Bus hat im Rahmen seiner Fokussierung auf Zukunftsthemen entschieden, die Produktion und den Vertrieb des MAN CLA einzustellen und das Werk in Pithampur zu verkaufen. Ohne Berücksichtigung der entsprechenden Aufwendungen lag das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus in etwa auf dem Vorjahresniveau. Dabei standen den positiven Effekten aus dem Umsatzanstieg u. a. höhere Aufwendungen für neue Produkte und Märkte sowie die hohe Wettbewerbsintensität entgegen. Um auch in Zukunft profitabel wachsen zu können, konzentriert sich MAN Truck & Bus weiterhin auf Maßnahmen zur Optimierung der Prozesse und Kostenstruktur. Der Fokus auf kontinuierliche Verbesserung und Operational Excellence schafft dafür die Voraussetzungen.

MAN Latin America

- **Wirtschaftliches Umfeld weiter verbessert**
- **Brasilianischer Nutzfahrzeugmarkt erheblich gewachsen**
- **Positives Operatives Ergebnis**

MAN Latin America

Mio €	2018	2017
Auftragseingang	1 432	1 190
Umsatz	1 421	1 141
Absatz Fahrzeuge (Anzahl)	36 362	25 881
Operatives Ergebnis	28	- 105
Operative Rendite (%)	2,0	- 9,2

Wirtschaftliches Umfeld

Der brasilianische Nutzfahrzeugmarkt ist 2018 erheblich gewachsen. Brasiliens Bruttoinlandsprodukt stieg im Berichtsjahr um 1,4% an, nachdem bereits 2017 ein Wachstum von 1,1% verzeichnet und die Rezession überwunden wurde. Die Lage in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb dennoch u. a. aufgrund politischer Unsicherheiten angespannt. Die wirtschaftliche Situation in Argentinien verschlechterte sich im Jahresverlauf zunehmend.

Die Neuzulassungen von Lkw ab fünf Tonnen in Brasilien stiegen im Jahr 2018 deutlich auf 74 421 (50 520) Fahrzeuge. Mit insgesamt 20 242 (14 207) Neuzulassungen behauptete MAN Latin America eine führende Position in diesem Segment. Der Marktanteil betrug im Berichtsjahr 27,2% (28,1%).

Der brasilianische Busmarkt wuchs 2018 ebenfalls deutlich auf 15 081 (11 755) Einheiten. MAN Latin America verbesserte mit 3 417 (2 176) Neuzulassungen seinen Marktanteil auf 22,7% (18,5%) und behauptete seine zweite Position. Die Investitionen der brasilianischen Regierung in ein neues Schulbusprogramm leisteten einen wesentlichen Beitrag zum Anstieg der Nachfrage auf dem Busmarkt.

Brasiliens Nutzfahrzeugexporte verringerten sich im Berichtsjahr leicht, vor allem aufgrund des starken Abschwungs der argentinischen Wirtschaft. Mit einem Anteil von 18,1% (17,5%) an den aus Brasilien exportierten Nutzfahrzeugen festigte MAN Latin America seine Position als einer der führenden Exporteure.

Geschäftsentwicklung

Im Berichtszeitraum verkaufte MAN Latin America insgesamt 36 362 (25 881) Nutzfahrzeuge. Die Umsatzerlöse stiegen aufgrund der spürbaren Erholung des Marktes in Brasilien auf 1,4 Mrd € (1,1 Mrd €). Im brasilianischen Lkw-Markt setzte das Unternehmen 23 509 (14 669) Fahrzeuge ab und erreichte einen deutlichen Zuwachs von 60% gegenüber dem Vorjahr. Auf dem brasilianischen Busmarkt stieg der Absatz von MAN Latin America deutlich um 93% auf 4 308 (2 233) Bus-Chassis. Der Absatz von MAN Latin America außerhalb von Brasilien sank um gut 5% auf 8 545. Höhere Stückzahlen in Chile, Mexiko, Peru und einigen afrikanischen Ländern konnten den starken Rückgang in Argentinien nicht in vollem Umfang kompensieren.

Ergebnis

MAN Latin America erreichte nach den hohen Verlusten der Vorjahre wieder ein positives Operatives Ergebnis in Höhe von 28 Mio € (-105 Mio €). Die Verbesserung ist u. a. auf den signifikant höheren Absatz und bessere Margen zurückzuführen. Beides konnte trotz des anhaltenden und intensiven Wettbewerbs in einem Markt mit immer noch bestehenden Überkapazitäten in der Produktion realisiert werden. Ferner wirkten Auflösungen von Verbindlichkeiten. MAN Latin America hatte im Jahr 2016 in den Produktions-, Verwaltungs- und Vertriebsbereichen ein umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung und Stärkung des Unternehmens eingeleitet. Die im Zuge dieses Programms umgesetzten Maßnahmen wirkten sich nachhaltig positiv aus.

ABSCHLUSS DER MAN SE (HGB)

Die MAN SE mit Sitz in München ist die konzernleitende Holding der MAN Gruppe. In der MAN SE ist das zentrale Finanzmanagement für die MAN Gruppe angesiedelt. Die MAN SE kommuniziert für die gesamte MAN Gruppe mit den Kapitalmärkten.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der MAN SE entspricht im Wesentlichen dem des MAN Konzerns und wird im Kapitel „Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage der MAN Gruppe 2018“ ausführlich beschrieben.

Die MAN SE weist im Geschäftsjahr 2018 ein Ergebnis nach Steuern vor Ergebnisabführung in Höhe von 548 Mio € (193 Mio €) aus. Die Verbesserung in Höhe von 355 Mio € resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Beteiligungsergebnis, gegenläufig wirkte das negative Steuerergebnis.

Ertragslage

Mio €	2018	2017
Beteiligungsergebnis	731	179
Zinsergebnis	0	10
Umsatzerlöse	26	22
Umsatzkosten	-24	-21
Bruttoergebnis vom Umsatz	2	1
Allgemeine Verwaltungskosten	-50	-52
Sonstige betriebliche Erträge	11	29
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-34	-31
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-112	57
Ergebnis nach Steuern	548	193
Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-548	-193
Jahresüberschuss	-	-

Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich das Beteiligungsergebnis um 552 Mio €. Dies resultierte vor allem aus dem Ertrag aus der Veräußerung der MAN Energy Solutions SE und der Renk AG sowie der Dividende von Scania.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich vor allem wegen gesunkener Steuerzinserträge um 10 Mio €. Die Allgemeinen Verwaltungskosten konnten um 2 Mio € reduziert werden.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge waren im Geschäftsjahr um 18 Mio € niedriger als im Vorjahr. Sie enthielten im Vorjahr Erträge aus nachträglichen Kaufpreisanpassungen für Steuern der Vorjahre einer ehemaligen Tochtergesellschaft einschließlich Zinsen. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 3 Mio € auf 34 Mio €. Dies resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Projekte.

Durch den im Geschäftsjahr 2013 abgeschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der TRATON SE (vormals Volkswagen Truck & Bus GmbH, Volkswagen Truck & Bus AG bzw. TRATON AG), wurde der Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung in Höhe von 548 Mio € (193 Mio €) an die TRATON SE abgeführt.

Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags schüttet die MAN SE seit dem Geschäftsjahr 2014 keine Dividenden mehr aus. Die TRATON SE wird jedem außenstehenden Aktionär der MAN die aufgrund richterlichen Beschlusses festgelegte Barausgleichszahlung in Höhe von 5,47 € zahlen. Da der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag vom Vorstand der TRATON SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, erfolgt die Zahlung des festgelegten Barausgleichs letztmalig für das Geschäftsjahr 2018.

Vermögens- und Finanzlage

Mio €	2018	2017
Anlagevermögen	4 354	5 341
Forderungen ¹	2 386	370
Guthaben bei Kreditinstituten	260	248
Bilanzsumme	7 000	5 959
Eigenkapital	2 125	2 125
Finanzverbindlichkeiten Kreditinstitute/Sonstige	146	203
Übrige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4 729	3 631
Bilanzsumme	7 000	5 959

¹ Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung (Geschäftsjahr 2017)

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 1 041 Mio € auf 7 000 Mio € erhöht. Das Anlagevermögen der MAN SE enthielt zum Bilanzstichtag mit 2 874 Mio € (3 955 Mio €) im Wesentlichen die Anteile an verbundenen Unternehmen und mit 1 305 Mio € (1 305 Mio €) die Beteiligungen, insbesondere die in den Geschäftsjahren 2006 bis 2008 erworbenen Aktien an Scania. Die Abgänge an verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen die mit Ablauf des 31. Dezember 2018 an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG veräußerten MAN Energy Solutions SE und Renk AG. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme reduzierte sich zum 31. Dezember 2018 auf 62,2 % (89,6 %).

Die Forderungen erhöhten sich um 2 016 Mio € auf 2 386 Mio €, im Wesentlichen bedingt durch die Forderung aus der Veräußerung der MAN Energy Solutions SE und der Renk AG.

Die Guthaben bei Kreditinstituten, die aus der zentralen Finanzierung der Gruppe durch die MAN SE stammen, stiegen im Geschäftsjahr um 12 Mio € auf 260 Mio €.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Ergebnisabführung nicht verändert. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme lag zum 31. Dezember 2018 bei 30,4 % (35,7 %).

Die Kapitalrücklage der MAN SE in Höhe von 795 Mio € (795 Mio €) stammt aus Agiobeträgen im Rahmen von Kapitalerhöhungen und aus der Umwandlung von Vorzugsaktien in Stammaktien. Die Gewinnrücklagen der MAN SE beliefen sich wie im Vorjahr auf 954 Mio €.

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstigen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 57 Mio € auf 146 Mio € (203 Mio €) reduziert und stammen u. a. aus der zentralen Finanzierung des MAN Konzerns.

Die Übrigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, Rückstellungen für Steuern, Sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Der Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten ergab sich hauptsächlich aus höheren Verbindlichkeiten aus der Ergebnisabrechnung inklusive der Ertragsteuermulden gegenüber der TRATON SE sowie aus gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund von Konzernfinanzierungen. Die Sonstigen Rückstellungen betreffen Risiken im Zusammenhang mit Beteiligungsveräußerungen, Risiken im Zusammenhang mit öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen, Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern und weitere Einzelrisiken.

Die Nettoliquidität/-verschuldung ergibt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, konzerninternen Forderungen aus dem Finanzverkehr, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten/Sonstigen und abzüglich der konzerninternen Verbindlichkeiten aus dem Finanzverkehr. Die Nettoliquidität der MAN SE belief sich am 31. Dezember 2018 auf –3 259 Mio € (–3 004 Mio €).

Risiko- und Chancenbericht der MAN SE

Die MAN SE fungiert als konzernleitende Holding für die MAN Gruppe. Die wesentlichen Chancen und Risiken der Gesellschaft stehen somit in unmittelbarem Zusammenhang mit den wesentlichen Chancen und Risiken ihrer operativen Tochtergesellschaften. Die MAN SE als Mutterunternehmen des MAN Konzerns ist in das konzernweite Risikomanagementsystem eingebunden. Für weitere Informationen siehe „Risiko- und Chancenbericht“. Auch die nach § 289 Abs. 4 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems für die MAN SE erfolgt in diesem Kapitel.

Sonstiges

Die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstände sowie für die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert; der Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts im Sinne von § 315 HGB. Die individualisierten Bezüge für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden in den Kapiteln „Vergütung des Vorstands“ und „Vergütung des Aufsichtsrats“ im „Konzernanhang“ dargestellt. Am 31. Dezember 2018 beschäftigte die MAN SE 230 Mitarbeiter (195).

Ausblick

Die MAN SE ist die konzernleitende Holding der MAN Gruppe. Alle deutschen 100 %-igen Beteiligungen von Bedeutung, insbesondere die MAN Truck & Bus AG als wesentlicher Unternehmensbereich, sind durch Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit der MAN SE verbunden. Dadurch werden deren Ergebnisse direkt bei der MAN SE vereinnahmt. Die im Ausblick des Konzerns beschriebenen Erwartungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung wirken sich auch weiterhin auf das Ergebnis der MAN SE aus. Der Ausblick des Konzerns ist somit auch für die MAN SE zutreffend. Unter Berücksichtigung der positiven Erwartungen bei den Leistungsindikatoren des Konzerns wird aufgrund des Wegfalls der Erträge aus Beteiligungsveräußerungen mit einem erheblich geringeren Ergebnis vor Steuern gerechnet. Für weitere Informationen siehe „Prognosebericht“.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Das Management von Risiken und Chancen ist untrennbarer Bestandteil der Unternehmenssteuerung und der Geschäftsprozesse. Der Fokus liegt 2019 auf Marktrisiken.

Unternehmensweites Risikomanagementsystem

Unternehmerisches Handeln ist ständig Risiken ausgesetzt. Die MAN Gruppe definiert Risiko als die Gefahr, dass Ereignisse oder Entscheidungen und Handlungen das Unternehmen daran hindern, definierte Ziele zu erreichen bzw. Strategien erfolgreich zu realisieren. Um Chancen auf den Märkten zu nutzen, geht das Unternehmen bewusst Risiken ein, wenn hierdurch ein angemessener Beitrag zur Steigerung des Unternehmenswerts zu erwarten ist. Existenzgefährdende Risiken dürfen dabei grundsätzlich nicht eingegangen werden oder müssen, soweit unvermeidbar, durch geeignete Maßnahmen minimiert werden. Dazu ist ein wirksames, auf die Belange der Geschäftsaktivitäten ausgerichtetes Risikomanagementsystem erforderlich, das frühzeitig die notwendigen Informationen für die Steuerung des Unternehmens zur Verfügung stellt.

Das Risikomanagementsystem der MAN Gruppe ist ein untrennbarer Bestandteil der Unternehmenssteuerung und der Geschäftsprozesse. Es setzt sich aus den Kernelementen Unternehmensplanung einschließlich des unterjährigen Review-Prozesses, Risiko- und Chancenmanagement, Governance, Risk & Compliance-Regelprozess (GRC-Regelprozess) der Volkswagen AG, internes Kontrollsystem und Compliance-Management-System zusammen.

Die Unternehmensplanung soll u. a. gewährleisten, Risiken und Chancen frühzeitig zu identifizieren und einzuschätzen, um geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Das Risiko- und Chancenmanagement ist auf allen Konzernebenen darauf ausgelegt, aktuelle und relevante Informationen über die Entwicklung der wesentlichen ereignisbezogenen Risiken und Chancen und die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen frühzeitig zu liefern. Der GRC-Regelprozess umfasst die wesentlichen systemischen Risiken, die dem jeweiligen Geschäftsmodell inhärent sind und wiederkehrend auftreten. Zudem

werden die getroffenen Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle auf Managementebene dokumentiert und auf ihre Wirksamkeit hin getestet. Im Fokus des internen Kontrollsystems stehen die gezielte Überwachung und Steuerung von Risiken, insbesondere in Bezug auf die Wirksamkeit von Geschäftsprozessen, die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Finanzberichterstattung sowie die Befolgung von Gesetzen und Vorschriften. Das MAN-Compliance-Management-System befasst sich mit den Themen Wirtschaftskriminalität (insbesondere Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprävention, Terrorismusfinanzierung) und Kartellrecht. MAN hat diesbezüglich ein konzernweites Integritäts- und Compliance-Programm entwickelt, das Compliance-Verstöße präventiv verhindert oder ansonsten so schnell wie möglich aufdeckt und diese unverzüglich und effizient abstellt.

Aufgrund der Veräußerung von Power Engineering mit Ablauf des 31. Dezember 2018 sind die entsprechenden operativen Risiken nicht mehr Bestandteil des Risikoprofils der MAN Gruppe. Dadurch sind insbesondere im Risikofeld „Markt“ Risiken im Zweitaktmotorengeschäft, im Risikofeld „Produkte“ Risiken aus langlaufenden Kundenverträgen sowie im Risikofeld „Prozesse“ Risiken aus langfristiger Fertigung nicht mehr berücksichtigt.

Organisation des Risikomanagements

Die Gesamtverantwortung für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines angemessenen und zielgerichteten Risikofrüherkennungssystems trägt der Vorstand der MAN SE. Der Vorstand hat Umfang und Ausrichtung des Risikomanagements und des internen Kontrollsystems anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen definiert. Die Konzernrichtlinie „Zentrales Risikomanagementsystem der MAN Gruppe“ („Konzernrichtlinie“) stellt den Rahmen für ein konzernweit einheitliches Verständnis des Risikomanagementsystems dar und enthält Regelungen für die Aufbauorganisation, Prozesse und Berichterstattung. Das Management der Bereiche

ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Konzernunternehmen in das Risiko- und Chancenmanagement und das interne Kontrollsystem gemäß der Konzernrichtlinie eingebunden sind. Für die Aufnahme in den GRC-Regelprozess gelten u. a. Wesentlichkeitskriterien der Volkswagen AG. Die Konzernrevision prüft die Einhaltung der Regelungen des Risikomanagementsystems.

Aufbauorganisation

Der Bereich Governance, Risk & Compliance der MAN SE verantwortet für die MAN Gruppe das Zentrale Risikomanagementsystem. Die Aufbauorganisation für das Risikomanagement und das interne Kontrollsystem orientiert sich an der Managementhierarchie der MAN Gruppe. So sind Rollen mit Verantwortlichkeiten und Gremien etabliert, die auf Gruppenebene wie auch in den Bereichen gleich aufgebaut sind. In den Bereichen und wesentlichen Gesellschaften der MAN Gruppe gibt es Verantwortliche für das Risiko- und Chancenmanagement, das interne Kontrollsystem und den GRC-Regelprozess. Diese stellen sicher, dass die in der Konzernrichtlinie definierten Prozesse umgesetzt werden. Darüber hinaus wirken sie bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Verbesserung des Risikomanagementsystems mit. Auf Bereichs- wie auch auf Gruppenebene sind fachbereichsübergreifende GRC-Gremien eingerichtet, die als zentrale Kontroll-, Steuerungs- und Überwachungsinstanzen für das Risikomanagement und das interne Kontrollsystem fungieren.

Prozesse des Risiko- und Chancenmanagements und GRC-Regelprozess

Der vierteljährliche Regelprozess im Risiko- und Chancenmanagement umfasst die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation. Hierbei werden Risiken und Chancen entweder als kurzfristig, d. h. bis zum Geschäftsjahresende, oder als langfristig, d. h. bis zu fünf Jahre, klassifiziert. Die Bewertung der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe gemäß einer Brutto- und Nettobewertung, wobei die Nettobewertung bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt. Zur Beurteilung der Wesentlichkeit einer solchen Nettobewertung wird das geplante Operative Ergebnis der jeweiligen organisatorischen Einheit herangezogen. Die risikomindernden Maßnahmen werden von den Risikoverantwortlichen in den Bereichen definiert, durchgeführt und auf ihre Wirksamkeit überprüft. Mittels einheitlich definierter Risikofelder können außerdem

etwaige Risikokonzentrationen frühzeitig erkannt und aktiv gehandhabt werden.

Der jährliche GRC-Regelprozess besteht aus fünf wesentlichen Prozessschritten, die im Sinne eines Kreislaufs aufeinander folgen. Ziel des Scopings ist die Identifikation der in den GRC-Regelprozess einzubindenden Gesellschaften gemäß vorgegebenen Kriterien. Die Bewertung von relevanten systemischen Risiken erfolgt unter Berücksichtigung von Gegenmaßnahmen, d. h. im Rahmen einer Nettobetrachtung anhand der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit und verschiedener Risikokriterien (finanziell und nichtfinanziell). Die Erfassung von Gegenmaßnahmen und Managementkontrollen sowie deren Überprüfung auf Wirksamkeit sind ebenfalls Bestandteil des GRC-Regelprozesses. Die hierbei identifizierten Schwachstellen werden berichtet und ihre Behebung nachverfolgt.

Im Rahmen der GRC-Gremien der Bereiche erfolgt eine Einschätzung der aktuellen Risikolage durch Diskussion und Gegenüberstellung der wesentlichen Risiken und Chancen sowie die Nachverfolgung der Maßnahmen und Bewertung der Effektivität. Im GRC-Gremium der MAN Gruppe werden dann auf Basis der wesentlichen Risiken und Chancen die Risikolage der Gruppe bewertet und Maßnahmen zur Risikobewältigung und -behebung verabschiedet. Der Fokus der Diskussion liegt dabei auf den Risikoursachen und Maßnahmen.

Darüber hinaus unterliegt das Risikomanagementsystem einer ständigen Weiterentwicklung, um veränderte Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und den Nutzen auf allen Ebenen des Unternehmens weiter zu erhöhen.

Berichterstattung

Im Rahmen einer vierteljährlichen Berichterstattung werden in den GRC-Gremien die Risikolage, bestehend aus den Risiken und Chancen, den systemischen Risiken (jährlicher Bericht) und den zugehörigen Maßnahmen zur Risikobewältigung, sowie die wesentlichen Kontrollschwächen und Maßnahmen zu ihrer Behebung an die Bereichsvorstände sowie den Vorstand der MAN SE berichtet. Des Weiteren wird dem Aufsichtsrat im Rahmen der Prüfungsausschusssitzungen regelmäßig über die Risikolage und über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der MAN Gruppe berichtet.

Rechnungslegungsbezogenes Risikomanagement und internes Kontrollsystem

Generell umfassen das Risiko- und Chancenmanagement, das interne Kontrollsystem und der GRC-Regelprozess als integraler Bestandteil auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse sowie sämtliche Risiken und Kontrollen im Hinblick auf die Rechnungslegung. Dies bezieht sich auf alle Teile, die den Konzernabschluss wesentlich beeinflussen können. Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements sowie des GRC-Regelprozesses werden erkannte Risiken hinsichtlich ihres Einflusses auf den Konzernabschluss bewertet und entsprechende Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle ergriffen.

Die internen Kontrollen richten sich auf die Begrenzung von Risiken wesentlicher Fehlaussagen in der Finanzberichterstattung und von Risiken durch die Nichteinhaltung regulatorischer Normen bzw. durch betrügerische Handlungen sowie auf die Minimierung operativer/wirtschaftlicher Risiken (z. B. Vermögensgefährdungen durch unberechtigte operative Entscheidungen oder unberechtigt eingegangene Verpflichtungen). Für Kontrollen mit Rechnungslegungsbezug gilt, dass diese mit hinreichender Sicherheit gewährleisten sollen, dass der Konzernrechnungslegungsprozess im Einklang mit den IFRS, dem HGB sowie anderen rechnungslegungsrelevanten Regelungen und Gesetzen erfolgt und verlässlich ist.

Die MAN Gruppe hat das bestehende interne Kontrollsystem gemäß den Empfehlungen des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) strukturiert und konzernweit einheitlich dokumentiert, um so die Wirksamkeit der internen Kontrollen systematisch beurteilen zu können. Die Dokumentation umfasst sämtliche Standardgeschäftsprozesse einschließlich der für die Abschlusserstellung relevanten Prozesse mit den jeweils erforderlichen Kontrollen. Darüber hinaus werden Kontrollen zu bekannten geschäftsspezifischen Risiken erfasst. Der Umfang der Dokumentation bestimmt sich aus jenen Gesellschaften, die für den Konzernabschluss wesentlich oder aufgrund qualitativer Merkmale einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind. Dieser wird jährlich auf Basis definierter Kriterien überprüft.

Wesentliche Elemente zur Risikosteuerung und Kontrolle in der Rechnungslegung der MAN Gruppe sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Kontrollen bei der Abschlusserstellung, transparente Vorgaben mittels Richtlinien zur Bilanzierung und Abschlusserstellung, angemessene Zugriffsregelungen in den abschlussrelevanten EDV-Systemen sowie die eindeutige Regelung von Verantwortlichkeiten bei der Einbeziehung externer Spezialisten. Das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung sind auch im Rechnungslegungsprozess wichtige Prinzipien, die in den internen Kontrollen der MAN Gruppe umgesetzt sind.

Für interne Kontrollen mit Rechnungslegungsbezug gilt, dass die Effektivität mindestens einmal jährlich vorwiegend im Rahmen des Abschlusserstellungsprozesses beurteilt wird. Festgestellte Kontrollschwächen sowie vereinbarte Maßnahmen zur Behebung sind Bestandteil der vierteljährlichen Berichterstattung im GRC-Gremium. Zudem bewertet die Konzernrevision die Ordnungsmäßigkeit, die Sicherheit sowie die Führungs- und Überwachungsprozesse für interne Kontrollen bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Durch die regelmäßige Überprüfung des internen Kontrollsystems auf Vollständigkeit, geeignete Ausgestaltung sowie Effektivität der bestehenden Kontrollen soll sichergestellt werden, dass bestehende Regelungen zur Reduzierung von prozessualen und organisatorischen Risiken auf allen Ebenen innerhalb der MAN Gruppe eingehalten werden.

Chancen und Risiken

Die wesentlichen Chancen und Risiken, die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können, klassifiziert die MAN Gruppe anhand der fünf Risikofelder Markt, Produkte, Prozesse, Mitarbeiter und Finanzen.

Markt

MAN sieht mittel- bis langfristig in allen Bereichen Chancen für ein profitables Wachstum in den Transportmärkten. Die grundlegenden weltwirtschaftlichen Trends werden sich voraussichtlich fortsetzen. Dazu zählen insbesondere das anhaltende, wenn auch moderate Wachstum, die weltweit arbeitsteiligen Wertschöpfungsketten

und daraus resultierend eine auf hohem Niveau liegende globale Transportleistung. MAN arbeitet im Rahmen seiner strategischen Ausrichtung kontinuierlich daran, diese Marktchancen weltweit zu realisieren.

Risiken für eine Fortsetzung des Weltwirtschaftswachstums ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten, zunehmend protektionistischen Tendenzen sowie strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. Auch der weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts weiterhin hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann zu negativen Marktreaktionen führen. Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und stellen somit ein zentrales Risiko dar. Insbesondere würden sich ein ungeregelter Austritt Großbritanniens aus der EU sowie weitere handelspolitische Maßnahmen wie z. B. Zölle negativ auswirken.

Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen und von Kapitalimporten sowie durch soziopolitische Spannungen gehemmt. Darüber hinaus ergeben sich Risiken aus Korruption, mangelhaften staatlichen Strukturen und fehlender Rechtssicherheit.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sind ein weiterer wesentlicher Risikofaktor in der Entwicklung einzelner Volkswirtschaften und Regionen. Aufgrund der hohen weltwirtschaftlichen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte in Osteuropa, im Nahen Osten oder in Afrika Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Zusätzliche Belastungen könnten sich aus einer Verschärfung der Situation in Ostasien ergeben. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt rechnen wir im kommenden Jahr nicht mit einer weltweiten Rezession. Aufgrund der genannten Risikofaktoren ist jedoch ein Rückgang des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten möglich.

Als Teil der Investitionsgüterindustrie unterliegt MAN zusätzlich den Schwankungen des Investitionsklimas. Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen sowie Veränderungen in der staatlichen Investitionsförderung können signifikante Nachfrageveränderungen nach Investitionsgütern in den relevanten Märkten der MAN Gruppe oder Stornierungen bereits eingebuchter Aufträge zur Folge haben. MAN wirkt den konjunkturellen Absatzrisiken u. a. durch flexible Produktionskonzepte und Kostenflexibilität durch Leiharbeit, Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sowie potenziell durch Strukturanpassungen entgegen. Letztere können ggf. mit substantiellen Einmalaufwendungen verbunden sein.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für MAN auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Weitere Risiken bestehen darin, dass sich protektionistische Bestrebungen oder Mindestanforderungen an den Anteil der lokalen Fertigung einzelner Länder sowie veränderte Wettbewerbsbedingungen in den Absatzmärkten der MAN Gruppe nachteilig auf das geplante Wachstum auswirken. Insbesondere kann das Nichterreichen eines geforderten Lokalisierungsgrades zu zusätzlichen Einfuhrzöllen oder Strafzahlungen führen. Darüber hinaus steht die MAN Gruppe in vielen Märkten unter Wettbewerbs- und Preisdruck, der zu einer Verschlechterung der erzielbaren Ergebnismargen führen kann.

Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen oder von Umweltvorschriften in einzelnen Ländern können ebenfalls Risiken für MAN mit sich bringen. MAN beobachtet und bewertet laufend das wirtschaftliche, politische, rechtliche und soziale Umfeld, um die daraus resultierenden Chancen und Risiken rechtzeitig in die Unternehmensentscheidungen einbeziehen zu können.

Produkte

Als Spitzenanbieter im Technologiebereich ist es der Anspruch der MAN Gruppe, technologisch und wirtschaftlich führende Produkte in ausgezeichneter Qualität zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Ein Verzicht auf diesen Anspruch würde ein nicht zu verantwortendes Risiko für die Marktposition von MAN darstellen. In der Produktentwicklungsphase besteht das erhebliche Risiko, geplante Kosten zu überschreiten. Mit der Markteinführung neuer Produkte sind zugleich Konzept- und Marktrisiken verbunden. Diesen begegnet MAN mit einer sorgfältigen strategischen Planung, die auf einer Analyse der Entwicklung des Markt- und Unternehmensumfelds basiert. Mit der daraus resultierenden Produktplanung werden die umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gesteuert. Ein Beispiel hierfür ist die Elektrifizierungsstrategie von MAN Truck & Bus. So stellte das Unternehmen bei der Nutzfahrzeugmesse IAA in Hannover im September 2018 die Konzeptstudie eines vollelektrischen Verteiler-Lkw für den innerstädtischen Lieferverkehr vor, den sogenannten CitE. Zudem lieferte MAN Truck & Bus die ersten Elektro-Lkw an neun Partnerunternehmen des österreichischen „Council für nachhaltige Logistik“ zur Praxiserprobung aus.

Risiken aus geänderten Umweltvorschriften, beispielsweise der Verschärfung von Emissionsvorschriften, begegnet MAN durch entsprechende Erweiterungen des Produktportfolios oder Veränderungen der bestehenden Produkte oder der Produktionsprozesse. Dies kann zu erhöhten Aufwänden führen.

Ab 2019 müssen Hersteller von schweren Lkw in der Europäischen Union neue Anforderungen der CO₂-Erfassung und -Überwachung erfüllen. Dies beinhaltet auch die Meldung der CO₂-Emissionen, die mittels eines standardisierten Verfahrens namens VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) ermittelt werden, an EU-Behörden. Des Weiteren hat die EU-Kommission im Mai 2018 einen Entwurf zur Reduktion von CO₂-Emissionen für schwere Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 16 Tonnen bekannt gegeben. Der Entwurf sieht eine zweistufige Reduktion der Treibhausgasemissionen vor, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Basierend auf den Emissionswerten aus dem Jahr 2019 sollen die Emissionen für schwere Lkw mit mehr als 16 Tonnen bis 2025

um 15 %, bis 2030 um 30 % gesenkt werden. Der aktuelle Vorschlag sieht zudem Strafzahlungen vor, wenn die Grenzwerte überschritten werden. Das Europäische Parlament hat im November 2018 den Vorschlag der Kommission noch einmal verschärft und die CO₂-Reduktionsziele auf 20 % bis 2025 und 35 % bis 2030 erhöht. Die Position des Europäischen Rats der EU-Umweltminister von Ende Dezember 2018 folgt in wesentlichen Punkten dem Vorschlag der EU-Kommission, insbesondere was die Minderungsziele von 15 % bis 2025 und 30 % bis 2030 angeht. Zu Beginn des Jahres 2019 wird es weitere Verhandlungen zwischen Europäischem Rat, Europäischem Parlament und EU-Kommission im sogenannten Trilog-Verfahren geben, bevor die endgültigen Details der CO₂-Regulierung für schwere Lkw feststehen. MAN Truck & Bus hat bereits damit begonnen, das Produktportfolio für die Zukunft zu planen, um auf die entsprechenden Grenzwerte reagieren zu können. Dies beinhaltet beispielsweise die Elektrifizierung von Stadtbussen und Lkw für den Verteilerverkehr sowie die Ausarbeitung von weiteren Möglichkeiten zur CO₂-Einsparung der gesamten Flotte durch Optimierung der konventionellen Antriebsarten, Entwicklung von kraftstoffsparenden Komponenten sowie Zero Emission Vehicles.

Für bereits auf dem Markt eingeführte Produkte bestehen Risiken hinsichtlich der von den Kunden erwarteten Produktqualität. Eine mangelhafte Qualität kann sowohl zu Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzkosten als auch zu Verlusten von Marktanteilen oder niedrigeren Produktmargen führen. Im Extremfall sind Ansprüche aus Produkthaftung und Schadensersatz denkbar. Die Identifizierung und Eingrenzung dieser Risiken beginnt für die MAN Gruppe bereits in der Produktentstehung. Hierbei stellt ein standardisierter Produktentstehungsprozess (PEP) sicher, dass nur funktionierende und sichere Produktkonzepte zur weiteren Entwicklung gelangen. Dennoch kann es insbesondere im Rahmen des Anlaufs von neuen Produkten zu Qualitätsrisiken und ungeplanten Kostenüberschreitungen kommen. Lieferanten und durch diese gelieferte Produkte müssen zur Wahrung des hohen Qualitätsanspruchs ein strenges Freigabeverfahren bestehen. Nach Produktionsanlauf sorgen festgelegte Qualitätssicherungsmaßnahmen innerhalb des Produktionsprozesses dafür, dass Herstellungsfehler rechtzeitig erkannt und

abgestellt werden. Auch in der Nutzungsphase werden gemeinsam mit den Servicebetrieben sämtliche auftretende Fehler gesammelt, ausgewertet und abgestellt.

Bei der industriellen Herstellung unserer Produkte können durch Unfälle oder technische Störungen in Produktionsanlagen Wasser, Boden und Luft durch umweltgefährdende Stoffe verunreinigt werden. Dagegen haben wir vielfältige präventive und detektive Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören vorbeugende Anlagenwartung und -instandhaltung, regelmäßige Kontrollen durch Fachpersonal, Begehungen vor Ort, Gefahrenabwehrpläne, Gefahrstoffmanagement und Werksfeuerwehren.

Die internationale Präsenz mit einer Vielzahl von Produkten und Dienstleistungen führt zu einer Diversifizierung der wirtschaftlichen Basis der MAN Gruppe. Hierdurch werden die Risiken der Abhängigkeit von Großkunden oder einzelnen Produkten und Märkten ausgeglichen. Damit sind allerdings auch Risiken durch Verletzung von MAN-Patenten durch Dritte und unerlaubte Weitergabe von unternehmensspezifischem MAN-Know-how durch Dritte verbunden. Daher beobachtet MAN die Absatzmärkte und schützt das Know-how des Unternehmens unter Umständen auch durch rechtliche Schritte.

Bei MAN Truck & Bus stellen Rückkaufverpflichtungen ein Risiko dar, falls die am Markt künftig erzielbaren Gebrauchtwagenenerlöse sich gegenüber den Erwartungen bei Vertragsabschluss wesentlich verändern. Dort, wo Garantien oder Bürgschaftsverpflichtungen Bestandteil der Kundenverträge sind, besteht das Risiko der ungerechtfertigten Inanspruchnahme. Diesem Risiko wird durch sorgfältige Vertragsgestaltung Rechnung getragen.

Prozesse

Die MAN Gruppe sieht die ständige Optimierung der Geschäftsprozesse in Entwicklung, Einkauf, Produktion, Vertrieb und Verwaltung als eine laufende Aufgabe an, um die Effizienz dieser Prozesse zu erhöhen und auch den Kostenrisiken in diesen Bereichen entgegenzuwirken. So werden beispielsweise die Zulieferer präventiv und fortlaufend überwacht, um Risiken aufgrund von Lieferverzögerungen oder Lieferantenausfällen frühzeitig zu erkennen und die Auswirkungen zu verringern. Auch in Bezug

auf eine optimierte Mittelbindung des Umlaufvermögens treibt MAN mit Nachdruck und Konsequenz eine Verbesserung der zugrunde liegenden Prozesse voran.

Im Zusammenhang mit ihren konzernweiten Geschäftstätigkeiten ist die MAN Gruppe mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Daraus ergeben sich teilweise erhebliche Risiken. MAN prüft, ggf. auch mit Unterstützung externer Rechtsberater, die jeweilige Rechtslage, um ungerechtfertigte Ansprüche abzuwenden oder eigene Ansprüche durchzusetzen. Für weitere Details wird auf „Rechtsstreitigkeiten“ verwiesen.

Die Geschäftsprozesse der MAN Gruppe werden durch Informationstechnologie intensiv unterstützt und teilweise erst ermöglicht. Neben den damit verbundenen Effizienzgewinnen entstehen auch Risiken. Teile der Infrastruktur können durch Unfälle, Katastrophen, technische Störungen oder Internetangriffe ausfallen und damit Geschäftsprozesse beeinträchtigen oder vollständig zum Erliegen bringen. Außerdem bestehen die Gefahren des unberechtigten Zugriffs, des Diebstahls, der Vernichtung oder des sonstigen Missbrauchs von betrieblichen Daten und Informationen. Der hieraus entstehende finanzielle Schaden und der Imageverlust können einzelne MAN-Gesellschaften oder sogar die gesamte MAN Gruppe treffen. Um die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen zur Verringerung bzw. Vermeidung von Risiken zu gewährleisten, setzt MAN auf ein risikoorientiertes Managementsystem der Informationssicherheit wie auch auf moderne Hard- und Softwaretechnologien und effektive IT-Organisationsmechanismen in Verbindung mit einem beständig weiterentwickelten IT-bezogenen internen Kontrollsystem. Die Zentralisierung und das selektive Sourcing von IT-Betriebsaufgaben sowie die konsequente Einführung von IT-Service-Managementprozessen gemäß dem Organisationsstandard für IT-Prozesse ITIL (IT Infrastructure Library) tragen zu einer effizienten Unterstützung der Geschäftsprozesse bei. Mit der Organisation der Informationssicherheit in Anlehnung an den international anerkannten Sicherheitsstandard ISO 27001 hat die MAN Gruppe die Transparenz und Betriebssicherheit der IT-Prozesse und IT-Infrastruktur deutlich verbessert.

Mit dem Wirksamwerden der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) sind die Anforderungen an die Verarbeitung personenbezogener Daten und die Dokumentation des Umgangs mit personenbezogenen Daten massiv gestiegen. MAN begegnet diesen Herausforderungen mit einer etablierten und weiter gestärkten Datenschutzorganisation, einem integrierten Datenschutzmanagementsystem sowie konkreten DS-GVO-Implementierungsprojekten, die auch umfangreiche Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen beinhalten. Trotz entsprechenden Vorkehrungen und Kontrollmaßnahmen kann jedoch auch im Bereich des Datenschutzes nicht völlig ausgeschlossen werden, dass das Fehlverhalten einzelner Mitarbeiter oder Angriffe von außen zu Datenschutzverstößen führen. Zudem besteht das Risiko, dass in der Folge von Prüfungen der Datenschutzaufsichtsbehörden Nachbesserungsmaßnahmen notwendig werden oder einzelne Unternehmen der MAN Gruppe mit Bußgeldern belegt werden.

In allen Geschäftsprozessen, inklusive des Rechnungslegungsprozesses, kommt dem internen Kontrollsystem, das darauf ausgerichtet ist, die Einhaltung der relevanten Regelwerke sicherzustellen und zur Reduzierung von Risiken und somit zum Vermögensschutz beizutragen, eine entscheidende Rolle zu.

Mitarbeiter

Die fachliche Qualifizierung von Mitarbeitern ist ein wichtiges Anliegen von MAN als Unternehmen. Alleinstellungsmerkmale im Vergleich zum Wettbewerb lassen sich nur mit erstklassigen Produkten und dem kundenspezifischen Angebot von produktbegleitenden Service- und Dienstleistungen herstellen. Chancen für die MAN Gruppe liegen weltweit in der fortlaufenden fachlichen Weiterqualifizierung aller Mitarbeiter vom Auszubildenden bis zum Management und bilden die grundlegende Basis für eine nachhaltige und vertrauensvolle Kundenbeziehung mit wiederkehrendem Geschäftserfolg in allen Märkten.

Mit der MAN Academy sichern wir konzernweit gleiche Kompetenz- und Qualitätsstandards in den Bereichen Berufsausbildung und Personalentwicklung sowie in der Qualifizierung der Berufsfamilien.

Internationale Qualifizierungs- und Ausbildungsangebote wirken sich positiv auf die Kundenzufriedenheit, Qualität und Umsätze in allen Unternehmensbereichen aus.

MAN verfolgt aktiv die Veränderungen in der Arbeitswelt und die damit verbundenen neuen Anforderungen an fachliches Wissen im Rahmen der Digitalisierung der Arbeitsprozesse. Hierzu sind bereits erste Angebote für die Mitarbeiter entwickelt worden. U.a. wird durch die MAN Zukunftswerkstatt eine innovative Arbeitswelt für die Mitarbeiter in einem ganzheitlichen Ansatz angeboten.

Sollte es zu einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung von Gesetzen und Vorschriften durch Mitarbeiter bzw. Führungskräfte kommen, ergibt sich ein erhebliches Risiko für die MAN Gruppe. Den Risiken aus den Bereichen Korruption, Kartellrecht, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung begegnet MAN durch eine Vielzahl von Maßnahmen im Rahmen des Compliance-Management-Systems. Hierzu gehören insbesondere der Code of Conduct, Compliance-Richtlinien und -Schulungen, der Compliance Helpdesk, das Hinweisgeberportal „Speak up“ sowie regelmäßige Compliance Risk Assessments und Kommunikationsmaßnahmen.

Finanzen

Die MAN Gruppe ist aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit und internationalen Ausrichtung in erheblichem Maße Marktpreis-, Liquiditäts- und Kreditrisiken ausgesetzt. Diesen Risiken, die aufgrund von Marktschwankungen auch Chancen darstellen, begegnet die MAN Gruppe mit einem gruppenweiten Finanzrisikomanagement. Daneben bestehen Risiken aus ergebniswirksamen Wertänderungen von Beteiligungen und Pensionsverpflichtungen.

Unter Marktpreisrisiken fallen die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken. Wenn die MAN-Gesellschaften Transaktionen in einer anderen Währung als ihrer funktionalen Währung durchführen, sind sie einem Währungsrisiko ausgesetzt. Die MAN Gruppe sichert daher Währungsrisiken aus Aufträgen, Forderungen und Verbindlichkeiten weitgehend und aus geplantem Absatz teilweise ab. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder assoziierten Gesellschaften aus Ländern außerhalb des Euroraums in den Konzernabschluss bestehen aufgrund der Währungsumrechnung Risiken.

Diese Translationsrisiken sichert MAN grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab. Zinsrisiken entstehen aus zinssensitiven Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Das Zinsrisikomanagement verfolgt das Ziel, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente weitgehend zu reduzieren. Zudem werden für die Herstellung der Produkte der MAN Gruppe Rohstoffe benötigt. Aus den Preisentwicklungen auf den Rohstoffmärkten oder Preisgleitklauseln bei Lieferantenverträgen können sich Rohstoffpreisrisiken ergeben. Diesen Risiken wird durch langfristige Lieferverträge, durch Preisgleitklauseln in Kundenverträgen und durch gezielte Rohstoffpreissicherungen im Bankenmarkt begegnet.

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die MAN Gruppe ihren finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maße nachkommen kann. Um die Liquidität sicherzustellen, werden die Mittelzu- und -abflüsse fortlaufend überwacht und gesteuert. Ferner wird die Entwicklung der Liquidität der MAN Gruppe im Rahmen einer detaillierten Finanzplanung überwacht. Das Finanzmanagement für die operativen Bereiche erfolgt, soweit rechtlich zulässig, im Wesentlichen zentral im Rahmen eines Cash Pooling. Zur externen Finanzierung werden die sich an den Finanzmärkten bietenden Möglichkeiten fortlaufend verfolgt, um die finanzielle Flexibilität der MAN Gruppe zu sichern. Zudem ergibt sich für die MAN Gruppe aufgrund der Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern die Möglichkeit, konzerninterne Finanzierungen zu nutzen.

Die MAN Gruppe ist daneben Kreditrisiken ausgesetzt. Diese beinhalten die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen aufgrund seiner eigenen wirtschaftlichen Situation oder des politischen Umfelds nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust für die MAN Gruppe verursacht. Diese Länder- und Kontrahentenrisiken werden durch die sorgfältige Auswahl der Geschäftspartner, durch geeignete Vertrags- und Zahlungsbedingungen sowie durch Bürgschaften und Akkreditive reduziert. Ferner wird durch ein zentrales Cash Management verbunden mit einem Limitvergabesystem die Anlage flüssiger Mittel auf mehrere Finanzinstitute mit guter Bonität verteilt.

Weitergehende Informationen über das Management von Marktpreis-, Liquiditäts- und Kreditrisiken finden sich im „Konzernanhang“, Anmerkung (35).

Wenn es Anhaltspunkte für eine Wertminderung von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen gibt, ist die MAN Gruppe dem Risiko einer ergebniswirksamen Wertminderung ausgesetzt.

Weitergehende Informationen hierüber finden sich im „Konzernanhang“, Anmerkung (17).

Die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen der MAN Gruppe sind zur Reduzierung der inhärenten finanzwirtschaftlichen Risiken und teilweise auch aufgrund gesetzlicher Vorgaben weitgehend durch vom Betriebsvermögen separiertes Pensionsvermögen gedeckt. Weitergehende Informationen hierüber finden sich im „Konzernanhang“, Anmerkung (26).

Die Planung der MAN Gruppe basiert auf Annahmen des Managements der MAN Gruppe. Diese Annahmen beziehen sich auf die geschäftliche Entwicklung oder andere externe Faktoren, die schwer vorherzusagen sind oder nicht von der MAN beeinflusst werden können, sowie auf teilweise noch umzusetzende Maßnahmen. Daher besteht ein Risiko, dass die Annahmen zur Planung unvollständig oder inkorrekt sein können und daraus eine Abweichung zwischen geplantem und tatsächlichem Ergebnis entstehen kann. Es können sich für MAN auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Beurteilung des Vorstands zur Risiko- und Chancensituation des Konzerns

Aufgrund der Veräußerung von Power Engineering zum 31. Dezember 2018 sind die entsprechenden operativen Risiken nicht mehr Bestandteil des Risikoprofils der MAN Gruppe. Dadurch sind insbesondere im Risikofeld „Markt“ Risiken im Zweitaktmotorengeschäft, im Risikofeld „Produkte“ Risiken aus langlaufenden Kundenverträgen sowie im Risikofeld „Prozesse“ Risiken aus langfristiger Fertigung nicht mehr berücksichtigt.

Wie schon im Vorjahr überwiegen bei den kurzfristigen Risiken die Marktrisiken weiterhin die anderen Risikofelder, wobei sich die aggregierte Risikolage nur unwesentlich verändert hat. Die relative Bedeutung der einzelnen Risikofelder hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Bei den Marktrisiken handelt es sich wie bereits im Vorjahr um Risiken in der Margen- und Absatzentwicklung sowie um Unsicherheiten in den relevanten Märkten. Unter den Finanzrisiken birgt wie im Vorjahr die zukünftige Währungsentwicklung ebenfalls bedeutsame Unsicherheit. Bei den produktbezogenen Risiken stehen analog zum Vorjahr vor allem Kostenüberschreitungen bei der Neu- und Weiterentwicklung der Produkte im Fokus. Schwerpunkt der prozessbezogenen Risiken sind, ebenfalls wie im Vorjahr, vor allem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Im Risikofeld Mitarbeiter sind nach wie vor die Risiken von geringerer Bedeutung. Die identifizierten Chancen können den Risiken nur teilweise entgegenwirken. Anlässlich der im GRC-Gremium der MAN Gruppe berichteten Risiken konnte sich der Vorstand davon überzeugen, dass in den Bereichen keine wesentlichen Risiken vorliegen, welche auf Basis der vorgenommenen Nettobewertung einzeln oder in Summe nicht durch die budgetierten Operativen Ergebnisse abgedeckt sind. Dies gilt auch für Risiken, für die eine höhere Brutto-Schadenshöhe ermittelt wurde, da für diese risikomindernde Maßnahmen getroffen wurden bzw. eine niedrige Eintrittswahrscheinlichkeit zu unterstellen war.

Der Vorstand stellt auf Basis des von der MAN Gruppe etablierten Risikomanagementsystems fest, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Risiken erkennbar sind, die zu einer dauerhaften und wesentlichen Beeinträchtigung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MAN Gruppe führen könnten. Das eingeführte Risikomanagementsystem sowie die damit im Zusammenhang stehenden organisatorischen Maßnahmen erlauben es dem Vorstand, Risiken zeitnah zu erkennen und adäquate Maßnahmen einzuleiten. Der Fokus der Aktivitäten im Jahr 2019 wird angesichts der teilweise unsicheren Entwicklung weiterhin auf dem Management der Marktrisiken liegen.

Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts auf Kartellrechtsverstöße im Nutzfahrzeuggeschäft durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang sowohl MAN wie auch den anderen betroffenen Nutzfahrzeug-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte mit den gegen sie erhobenen Vorwürfen. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 hat die Europäische Kommission gegen fünf europäische Nutzfahrzeug-Hersteller Geldbußen wegen „Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie [...] Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittlere und schwere Lastkraftwagen nach den Abgasnormen Euro 3 bis Euro 6“ im Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) verhängt. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Eine Reihe von direkten oder indirekten Kunden, die Lkw gekauft oder geleast haben, haben in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen u. a. gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften, die Adressaten der Kommissionsentscheidung sind, und/oder sonstige Unternehmen der MAN Gruppe erhoben oder sind solchen beigetreten. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen.

Diese Verfahren variieren erheblich in ihrem Umfang: Während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw bezogen haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Andere Kunden haben ihre vermeintlichen Ansprüche an sogenannte Klagevehikel abgetreten, die vermeintliche Schadensersatzansprüche von verschiedenen Kunden in einer Klage „bündeln“, oder sind anhängigen Klagen als (weitere) Kläger beigetreten. Die große Mehrheit der Verfahren befindet sich noch im frühen Stadium.

In drei Verfahren erließ das Landgericht Hannover Grundurteile, ohne jedoch die Frage zu klären, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist. In allen drei Fällen haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung zum Oberlandesgericht Celle eingelegt. Zuletzt wies das Landgericht Dortmund eine Klage gegen MAN wegen mangelnder Substantiierung der behaupteten Schadenspositionen ab.

Außerhalb Deutschlands wurden Gerichtsverfahren gegen MAN wegen angeblicher Schäden im Zusammenhang mit dem Lkw-Fall u. a. in Österreich, Belgien, Frankreich, Ungarn, Irland, Italien, Nordirland, Norwegen und Spanien eingeleitet. So sind beispielsweise derzeit in den Niederlanden eine Reihe von Verfahren von Klagevehikeln anhängig, welche vermeintliche Schadensersatzansprüche verschiedener Kunden durch Abtretungen gebündelt haben. Weiterhin gibt es in England neben einer kleinen Anzahl von Individualklagen auch zwei Anträge auf Zulassung von Sammelklagen (class actions): einen der Road Haulage Association, der u. a. gegen MAN gerichtet ist, sowie einen der UK Trucks Claim Limited, der zwar nicht gegen MAN gerichtet ist, in dem Verfahren MAN jedoch als Streithelfer beigetreten ist. In beiden Fällen wurde die Sammelklage bislang nicht zugelassen. Ein weiterer Antrag auf Zulassung einer Sammelklage gegen die fünf Adressaten der Kommissionsentscheidung sowie Scania ist derzeit vor dem District Court of Lod in Israel anhängig. Die Sammelklage wurde ebenfalls bislang nicht zugelassen.

In Spanien wurden sechs Klagen entweder abgewiesen, aufgegeben oder anderweitig beendet. Gegen keine der Entscheidungen wurde bislang in der Sache Rechtsmittel eingelegt. In Ungarn wurden vier Klagen jeweils wegen der Unzuständigkeit des ungarischen Gerichts abgewiesen. Alle vier Entscheidungen wurden in zweiter Instanz verworfen. In Norwegen bestätigte der Oslo District Court seine Zuständigkeit für norwegische Kläger bei Klagen gegen alle fünf Adressaten der Kommissionsentscheidung. Sämtliche Lkw-Hersteller haben Rechtsmittel gegen diese Entscheidung eingelegt.

In Belgien hat das Handelsgericht Gent ein Grundurteil erlassen, mit dem es die Haftung der belgischen MAN Truck & Bus N.V. wegen des Lkw-Falls ablehnte; zugleich bejahte das Handelsgericht die grundsätzliche Haftung der MAN SE. Die Frage, ob und ggf. in welcher Höhe dem Kläger ein Schaden entstanden ist, will das Gericht gutachtlich klären lassen. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 683 Mio € für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung.

Im Zusammenhang mit ihren konzernweiten Geschäftstätigkeiten ist MAN zusätzlich zu den oben beschriebenen Sachverhalten mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Obwohl in solchen Fällen eventuelle negative Entscheidungen wesentliche Auswirkungen auf die Ergebnisse in einer Berichtsperiode haben könnten, geht MAN nicht davon aus, dass durch diese wesentliche negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von MAN entstehen können. MAN toleriert keine Compliance-Verstöße. Weder Korruption noch Wettbewerbsverstöße werden von MAN geduldet, gefördert oder akzeptiert.

Angaben gem. IAS 37 „Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen“ werden zu bestimmten Rechtsstreitigkeiten nicht gemacht, sofern das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen könnten. Zum heutigen Zeitpunkt erwartet die MAN Gruppe aus diesen Verfahren keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

PROGNOSEBERICHT

Schwächeres Wachstum der Weltwirtschaft,
Umsatz 2019 leicht über Vorjahresniveau,
spürbarer Anstieg des Operativen Ergebnisses

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche künftige Entwicklung der MAN Gruppe und der Rahmenbedingungen ihrer Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken, stellen wir im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dar.

Etwas schwächeres Wachstum der Weltwirtschaft

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2019 verlangsamen wird. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen deshalb davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine schwächere Dynamik aufweisen werden als 2018. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

In Westeuropa wird sich das Wirtschaftswachstum 2019 im Vergleich zum Berichtsjahr vermutlich verlangsamen. Große Herausforderungen stellen weiterhin die Lösung struktureller Probleme sowie die ungewissen Auswirkungen des geplanten Austritts Großbritanniens aus der EU dar. In Deutschland wird das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2019 voraussichtlich weniger stark steigen als im Berichtsjahr. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt dürfte stabil bleiben und den privaten Konsum stützen. In Zentraleuropa erwarten wir für 2019 niedrigere Wachstumsraten als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die wirtschaftliche Lage Osteuropas sollte sich dagegen weiter stabilisieren, sofern sich der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine nicht verschärft. Das Wachstum der russischen Wirtschaft wird sich voraussichtlich etwas verlangsamen.

Wir gehen davon aus, dass die wirtschaftliche Lage in den USA im Jahr 2019 stabil bleibt. Im Vergleich zum Berichtsjahr sollte das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts aber geringer ausfallen. Die US-Notenbank wird im Laufe des Jahres 2019 voraussichtlich weitere Zinsanhebungen durchführen. Das Wachstum in Kanada sollte in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen, während es sich in Mexiko dagegen vermutlich weiter verlangsamt.

Die brasilianische Wirtschaft wird sich aller Voraussicht nach im Jahr 2019 weiter stabilisieren und etwas stärker wachsen als im Berichtsjahr. In Argentinien dürfte die wirtschaftliche Lage bei anhaltend hoher Inflation angespannt bleiben.

Die chinesische Wirtschaft wird 2019 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau weiter wachsen, angesichts der handelspolitischen Auseinandersetzungen mit den USA jedoch im Vergleich zu den Vorjahren weniger dynamisch.

Europäischer Lkw-Markt leicht rückläufig, spürbare Steigerung in Südamerika

Wir erwarten, dass sich der europäische Lkw-Markt 2019 gegenüber dem Berichtsjahr insgesamt leicht rückläufig entwickeln wird. Für Westeuropa gehen wir davon aus, dass die Nachfrage im Jahr 2019 leicht zurückgehen wird. In Deutschland erwarten wir den Lkw-Markt leicht unter dem Vorjahresniveau. Auch in den Märkten Zentral- und Osteuropas erwarten wir einen leichten Nachfragerückgang. In Russland rechnen wir 2019 mit einer deutlichen Erholung der Nachfrage. Wir gehen davon aus, dass die Lkw-Nachfrage in der Region Südamerika 2019 spürbar steigen wird.

Auf den für MAN relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2019 mit einer Nachfrage leicht über dem Niveau des Vorjahres. Für Westeuropa erwarten wir einen leichten Marktanstieg. In Zentral- und Osteuropa rechnen wir mit einer deutlich rückläufigen Nachfrage. In Südamerika werden die Neuzulassungen voraussichtlich moderat über dem Vorjahreswert liegen.

Einschätzung des Vorstands zur Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Basierend auf den beschriebenen Prognosen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der für MAN relevanten Märkte erwartet der Vorstand der MAN SE aus heutiger Sicht Folgendes:

Der Umsatz der MAN Gruppe wird im Jahr 2019 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen. Dabei gehen wir davon aus, dass Absatz und Umsatz von MAN Truck & Bus in etwa konstant bleiben. Bei MAN Latin America werden Absatz und Umsatz voraussichtlich spürbar steigen. Das Operative Ergebnis und die Operative Rendite der MAN Gruppe werden sich 2019 gegenüber dem Vorjahr spürbar verbessern. Bei MAN Truck & Bus wird sich das Operative Ergebnis spürbar verbessern, da der Vorjahreswert durch die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Indien-Aktivitäten belastet war. Bei MAN Latin America wird ein leichter volumenbedingter Anstieg des Operativen Ergebnisses erwartet.

Für die Prognose des Geschäftsjahres 2019 kommt dabei die neue Rechnungslegungsnorm IFRS 16 (Leasingverhältnisse) zur Anwendung. Aus dieser Änderung erwarten wir keinen wesentlichen Einfluss auf Umsatz und Operatives Ergebnis. Für weitere Informationen wird auf den Konzernanhang verwiesen.

Hinweis auf Unsicherheiten im Ausblick

Die zuvor beschriebenen zukunftsgerichteten Aussagen und Informationen beruhen auf heutigen Erwartungen und bestimmten Annahmen. Sie bergen daher eine Reihe von Risiken und Ungewissheiten, die im Abschnitt „Risiko- und Chancenbericht“ sowie auch in weiteren Veröffentlichungen beschrieben werden, sich aber nicht auf diese beschränken. Viele Faktoren liegen außerhalb des Einflussbereichs der MAN Gruppe. Sofern einer der Unsicherheitsfaktoren eintritt oder sich die zugrunde liegenden Erwartungen und Annahmen als nicht zutreffend erweisen, können die tatsächlichen Leistungen und Ergebnisse der MAN Gruppe wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. MAN übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt auch nicht, diese zukunftsgerichteten Aussagen laufend zu aktualisieren.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Ereignisse eingetreten, die für die MAN Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten.

GESONDERTER NICHTFINANZIELLER KONZERNBERICHT

Die MAN SE macht von der Möglichkeit gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Konzernklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2018, der auf der Internetseite [↗ https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2018/Nichtfinanzieller_Bericht_2018_d.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2018/Nichtfinanzieller_Bericht_2018_d.pdf) in deutscher Sprache und unter [↗ https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2018/Nonfinancial_Report_2018_e.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2018/Nonfinancial_Report_2018_e.pdf) in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2019 abrufbar ist.

VERGÜTUNGSBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2018

Vergütungen der Mitglieder des Vorstands

Bei der MAN SE bereitet grundsätzlich das Präsidium des Aufsichtsrats die Entscheidungen über die Festsetzung der Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder vor. Die Festsetzung der Gesamtvergütung erfolgt anschließend – entsprechend den gesetzlichen Vorgaben – durch das Plenum des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2018 waren bei der MAN SE nur Vorstandsmitglieder bestellt, die auf der Grundlage ihrer Dienstverträge mit der MAN Truck & Bus AG (Herren Drees, Dr. Intra und Lafrentz) oder der MAN Energy Solutions SE (Herr Dr. Lauber) entsprechend der dort jeweils geltenden Vergütungsstruktur von diesen vergütet wurden. Eine weitere Vergütung durch die MAN SE erfolgte nicht.

Vergütungsstruktur und -bestandteile

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus erfolgsunabhängigen Gehalts- und Sachleistungen sowie Versorgungsbeiträgen und aus erfolgsbezogenen variablen Komponenten zusammen. Die erfolgsbezogenen variablen Vergütungsteile berücksichtigen die individuelle Leistung, den unternehmerischen Erfolg und langfristige, strategische Ziele.

Die Vergütungsstruktur und -bestandteile beruhen auf dem jeweils geltenden Dienstvertrag.

A) Feste Vergütung

Die feste Vergütung wird als monatliches Gehalt geleistet. Hinzu kommen Sachbezüge, die insbesondere die Überlassung von Dienstwagen sowie die Übernahme von Versicherungsprämien umfassen. Zudem stehen den Vorstandsmitgliedern Fahrer für Dienstfahrten zur Verfügung.

Eine Überprüfung und ggf. Anpassung der festen Vergütung erfolgt regelmäßig unter Berücksichtigung der allgemeinen Gehaltsentwicklung und des Verantwortungsbereichs des jeweiligen Vorstandsmitglieds.

B) Variable Vergütung

Die variable Vergütung wird auf Basis von drei gleich gewichteten Komponenten bemessen, die jeweils auf 200% des Zielwerts begrenzt sind:

- Langzeitbonus (LTI)
- Unternehmensbonus (UB)
- Persönlicher Leistungsbonus (PLB)

Der **Langzeitbonus** ist unmittelbar mit den Zielen der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns verknüpft und orientiert sich an den aus der Strategie abgeleiteten Erfolgskriterien. Für die Ermittlung wird ein Vierjahreszeitraum zugrunde gelegt.

Zielfelder sind:

- Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex und
- Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden. Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen ermittelt. Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“. Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis wird anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5% nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null, folglich liegt auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

Der **Unternehmensbonus** der MAN Truck & Bus AG beteiligt den Vorstand am Geschäftserfolg von MAN Truck & Bus sowie von TRATON. Der Erfolg der MAN Truck & Bus wird ermittelt am Operativen Ergebnis von MAN Truck & Bus (Gewichtung zu 2/3) und der Erfolg von TRATON wird ermittelt am Return on Sales (RoS) von TRATON (Gewichtung zu 1/3). Für die Ermittlung wird jeweils ein Zweijahreszeitraum zugrunde gelegt.

Die Zielerreichung wird wie folgt ermittelt:

- Operatives Ergebnis von MAN Truck & Bus:
Der Durchschnittswert aus den Operativen Ergebnissen des Berichtsjahres und des vorangegangenen Geschäftsjahres wird einem durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft vor Beginn des Geschäftsjahres der Gewährung festgelegten Zielwert gegenübergestellt. Der Zielwert stellt die 100 %-ige Zielerreichung dar. Der Zielwert wird in regelmäßigen Abständen (mindestens in einem Abstand von drei Jahren) durch den Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus AG überprüft und ggf. angepasst.

Das resultierende prozentuale Verhältnis zwischen Durchschnittswert und Zielwert ergibt den Prozentwert für die Zielerreichung, der bei 200 % des Durchschnittswerts gedeckelt ist („Cap“). Der so ermittelte Prozentwert für die Zielerreichung fließt mit einer Gewichtung von 2/3 in die Berechnung des Unternehmensbonus ein.

- Return on Sales (RoS) von TRATON:
Der Durchschnittswert aus dem Return on Sales (RoS) des Berichtsjahres und des vorangegangenen Geschäftsjahres wird einem durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft vor Beginn des Geschäftsjahres der Gewährung festgelegten Zielwert gegenübergestellt. Der Zielwert stellt die 100 %-ige Zielerreichung dar. Der Zielwert wird in regelmäßigen Abständen (mindestens in einem Abstand von drei Jahren) durch den Aufsichtsrat der TRATON SE überprüft und ggf. angepasst.

Das resultierende prozentuale Verhältnis zwischen Durchschnittswert und Zielwert ergibt den Prozentwert für die Zielerreichung, der bei 200 % des Durchschnittswerts gedeckelt ist („Cap“). Der so ermittelte Prozentwert für die Zielerreichung fließt mit einer Gewichtung von 1/3 in die Berechnung des Unternehmensbonus ein.

Der **Unternehmensbonus** der MAN Energy Solutions SE beteiligt den Vorstand am Geschäftserfolg von MAN Energy Solutions. Der Erfolg von MAN Energy Solutions wird ermittelt am Operativen Ergebnis von MAN Energy Solutions.

Die Zielerreichung wird wie folgt ermittelt:

- Der Durchschnittswert aus den Operativen Ergebnissen des Berichtsjahres und des vorangegangenen Geschäftsjahres wird einem durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft vor Beginn des Geschäftsjahres der Gewährung festgelegten Zielwert gegenübergestellt. Der Zielwert stellt die 100 %-ige Zielerreichung dar. Der Zielwert wird in regelmäßigen Abständen (mindestens in einem Abstand von drei Jahren) durch den Aufsichtsrat der MAN Energy Solutions SE überprüft und ggf. angepasst.

Das resultierende prozentuale Verhältnis zwischen Durchschnittswert und Zielwert ergibt den Prozentwert für die Zielerreichung, der bei 200 % des Durchschnittswerts gedeckelt ist („Cap“).

Der **Persönliche Leistungsbonus** honoriert die individuelle Leistung im vorangegangenen Geschäftsjahr anhand der Zielerfüllung gemäß individueller Zielvereinbarung und der Leistungsbewertung. Für die Bonusfestlegung werden quantitative und qualitative Faktoren zugrunde gelegt. Die individuelle Festlegung des Persönlichen Leistungsbonus erfolgt durch den jeweils zuständigen Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus AG bzw. der MAN Energy Solutions SE.

C) Betriebliche Altersversorgung

Die Versorgungsansprüche der Vorstandsmitglieder umfassen bei regulärer Beendigung der Tätigkeit Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung. Anwartschaften werden im Rahmen eines beitragsorientierten, fondsakkessorischen Versorgungssystems, dem Kapitalkontenplan, aufgebaut.

Die MAN Truck & Bus AG (für die Herren Drees und Dr. Intra) bzw. die MAN Energy Solutions SE (für Herrn Dr. Lauber) leisten jährlich einen Beitrag in Höhe von 20 % der beitragsfähigen Bezüge, die der Summe der jeweils vertraglich vereinbarten festen und variablen Vergütung (bestehend aus Unternehmensbonus und Persönlichem Leistungsbonus) entsprechen. Eigenbeiträge durch Brutto-Entgeltumwandlung sind möglich.

Die geleisteten Beiträge und ihre Verzinsung werden auf individuellen Kapitalkonten kumuliert. Die Wertentwicklung des Kapitalkontos ist unmittelbar an den Kapitalmarkt geknüpft und wird durch einen Korb von Indizes und sonstigen geeigneten Parametern bestimmt. Die Anlagerisiken werden mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (Life-Cycle-Konzept).

Im Versorgungsfall wird das Guthaben auf dem Kapitalkonto, mindestens jedoch die Summe der geleisteten Beiträge, wahlweise als Einmalbetrag, als Zahlung in Raten oder verrentet ausbezahlt.

Bei Invalidität oder im Todesfall wird der aufgelaufene Kontostand, mindestens aber ein Kapital in Höhe des Vierfachen des Jahresbetrags der individuellen festen Vergütung, ausbezahlt.

Besondere dienstvertragliche Regelungen

Im Fall einer vorzeitigen Beendigung einer Bestellung ohne einen zur fristlosen Kündigung des Dienstvertrages berechtigenden wichtigen Grund und auf Veranlassung der jeweiligen Gesellschaft erhält das betroffene Mitglied des Vorstands die feste Vergütung, die Tantieme, die Zuschüsse zu Versicherungen sowie die Beiträge zum Versorgungssystem bis zum Ende der regulären Amtszeit, maximal aber für zwei Jahre. Einkünfte aus anderweitigen Tätigkeiten werden angerechnet.

Besondere Change-of-Control-Regelungen sind nicht vorgesehen.

Bei der Bestellung der Herren Drees, Dr. Intra, Lafrentz und Dr. Lauber zu Mitgliedern des Vorstands der Gesellschaft wurden die folgenden Sondervereinbarungen mit diesen Vorstandsmitgliedern getroffen:

Die MAN Truck & Bus AG hat sich dazu verpflichtet, die Aufwendungen, die zur Fortführung der für Herrn Lafrentz bereits im Volkswagen Konzern bestehenden Versorgungszusagen erforderlich sind, zu übernehmen.

Mit den Herren Dr. Intra und Lafrentz wurden Sondervereinbarungen zu einer garantierten variablen Vergütung getroffen. Im Geschäftsjahr 2017 hatten die Herren Dr. Intra, Lafrentz und Dr. Lauber Anspruch auf eine

garantierte variable Vergütung; aufgrund der tatsächlichen Zielerreichung überstieg die variable Vergütung der Herren Dr. Intra, Lafrentz und Dr. Lauber die jeweils vereinbarten Garantiebeträge. Herr Drees hatte in den Monaten Januar bis Juni 2017 Anspruch auf eine garantierte monatliche Tantieme.

Herr Drees hat im Geschäftsjahr 2017 zudem einen Sonderbonus erhalten.

Vergütung der Vorstandsmitglieder 2018

Insgesamt belief sich die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2018 auf 5 829 T€ zzgl. 838 T€ für Altersversorgung (5 739 T€ zzgl. 629 T€ für Altersversorgung). Der Barwert der Versorgungsverpflichtungen belief sich am 31. Dezember 2018 auf 2 985 T€. Davon entfielen 782 T€ auf Herrn Drees, 1 525 T€ auf Herrn Dr. Intra und 678 T€ auf Herrn Dr. Lauber. Am 31. Dezember 2017 betrug der Barwert der Versorgungsverpflichtungen gegenüber den zum Jahresende amtierenden Vorstandsmitgliedern 2 381 T€. Einzelheiten der Vergütung ergeben sich in individualisierter Form aus der im „Konzernanhang“, Anmerkung (37), abgedruckten Aufstellung sowie aus den nachstehenden Tabellen.

Herrn Josef Schelchshorn, der bis zum Ablauf des 30. Juni 2017 auf Grundlage eines Dienstvertrags mit der Volkswagen AG als Mitglied des Vorstands der MAN SE tätig war, wurde im April 2018 durch die Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2017 ein entsprechend der Dauer seiner Bestellung zum Mitglied des Vorstands der MAN SE zeitanteiliger Bonus in Höhe von 600 T€ brutto ausbezahlt.

Der Ausweis der Vergütung der Vorstandsmitglieder in individualisierter Form erfolgt in diesem Vergütungsbericht auf Grundlage der im DCGK empfohlenen einheitlichen Mustertabellen in der Fassung vom 7. Februar 2017. Wesentliches Merkmal dieser Mustertabellen ist der getrennte Ausweis der gewährten Zuwendungen (Tabelle 1) und des tatsächlich erfolgten Zuflusses (Tabelle 2). Bei den Zuwendungen werden die Zielwerte (Auszahlung bei 100% Zielerreichung) sowie die erreichbaren Minimal- und Maximalwerte angegeben.

Tabelle 1: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2018 (gewährte Zuwendungen)

T€	Joachim Drees ¹ Vorsitzender des Vorstands			
	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	510	624	624	624
Nebenleistungen	64	68	68	68
Summe	574	692	692	692
Einjährige variable Vergütung (PLB)	285	312	0	624
Mehrfürige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	285	312	0	624
LTI (4 Jahre)	285	312	0	624
Sonstiges (Sondereinbarungen)	60	0	0	0
Summe	915	936	0	1 872
Versorgungsaufwand	186	264	264	264
Gesamtvergütung	1 675	1 892	956	2 828

T€	Dr. Carsten Intra ^{1,2} Mitglied des Vorstands, Personal und Arbeitsdirektor			
	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	225	480	480	480
Nebenleistungen	16	34	34	34
Summe	241	514	514	514
Einjährige variable Vergütung (PLB)	113	240	0	480
Mehrfürige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	113	240	0	480
LTI (4 Jahre)	113	240	0	480
Sonstiges (Sondereinbarungen)	0	0	480	0
Summe	338	720	480	1 440
Versorgungsaufwand	84	228	228	228
Gesamtvergütung	663	1 462	1 222	2 182

T€	Jan-Henrik Lafrentz ¹ Mitglied des Vorstands, Finanz			
	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	408	408	408	408
Nebenleistungen	36	39	39	39
Summe	444	447	447	447
Einjährige variable Vergütung (PLB)	204	204	0	408
Mehrfürige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	204	204	0	408
LTI (4 Jahre)	204	204	0	408
Sonstiges (Sondereinbarungen)	0	0	0	0
Summe	612	612	0	1 224
Versorgungsaufwand ⁸	96	97	97	97
Gesamtvergütung	1 152	1 156	544	1 768

¹ Dienstvertrag MAN Truck & Bus AG² Eintritt 01.07.2017⁸ Die Zuführungswelbelastung des Jahres 2018 wird im Folgejahr an die Volkswagen AG ausgezahlt.

Tabelle 1: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2018 (gewährte Zuwendungen)

T€	Dr. Uwe Lauber ^{3,4,7} Mitglied des Vorstands			
	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	400	480	480	480
Nebenleistungen	26	31	31	31
Summe	426	511	511	511
Einjährige variable Vergütung (PLB)	200	240	0	480
Mehrfährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	200	240	0	480
LTI (4 Jahre)	200	240	0	480
Sonstiges (Sondervereinbarungen)	0	0	0	0
Summe	600	720	0	1 440
Versorgungsaufwand	165	249	249	249
Gesamtvergütung	1 191	1 480	760	2 200

T€	Josef Schelchshorn ^{5,6} Mitglied des Vorstands, Personal und Arbeitsdirektor			
	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	220	-	-	-
Nebenleistungen	18	-	-	-
Summe	238	-	-	-
Einjährige variable Vergütung (PLB)	140	-	-	-
Mehrfährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	140	-	-	-
LTI (4 Jahre)	140	-	-	-
Sonstiges (Sondervereinbarungen)	180	-	-	-
Summe	600	-	-	-
Versorgungsaufwand	98	-	-	-
Gesamtvergütung	936	-	-	-

³ Dienstvertrag MAN Energy Solutions SE⁴ Eintritt 01.03.2017⁵ Dienstvertrag Volkswagen AG⁶ Austritt 30.06.2017⁷ Ausscheiden aus dem Vorstand der MAN SE mit Wirkung zum Ablauf des 31.12.2018. Leistungen an Herrn Dr. Lauber aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand der MAN SE sind nicht erfolgt.

Tabelle 2: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2018 (Zuflussbetrachtung)

T€	Joachim Drees ¹ Vorsitzender des Vorstands		Dr. Carsten Intra ^{1,2} Mitglied des Vorstands, Personal und Arbeitsdirektor		Jan-Henrik Lafrentz ^{1,9} Mitglied des Vorstands, Finanz		Dr. Uwe Lauber ^{3,4,7} Mitglied des Vorstands		Josef Schelchshorn ^{5,6} Mitglied des Vorstands, Personal und Arbeitsdirektor	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Festvergütung	510	624	225	480	408	408	400	480	220	-
Nebenleistungen	64	68	16	34	36	39	26	31	18	-
Summe	574	692	241	514	444	447	426	511	238	-
Einjährige variable Vergütung (PLB)	428	468	158	336	296	296	240	288	168	-
Mehrfährige variable Vergütung										
UB (2 Jahre)	353	393	140	302	253	257	148	149	185	-
LTI (4 Jahre)	336	368	133	283	241	241	236	283	166	-
Sonstiges (Sondereinbarungen)	256	0	0	0	0	0	0	0	81	-
Summe⁸	1 373	1 229	430	922	790	794	624	720	600	-
Versorgungsaufwand	186	264	84	228	96	97	165	249	98	-
Gesamtvergütung	2 133	2 185	755	1 664	1 330	1 338	1 215	1 480	936	-

¹ Dienstvertrag MAN Truck & Bus AG

² Eintritt 01.07.2017

³ Dienstvertrag MAN Energy Solutions SE

⁴ Eintritt 01.03.2017

⁵ Dienstvertrag Volkswagen AG

⁶ Austritt 30.06.2017

⁷ Ausscheiden aus dem Vorstand der MAN SE mit Wirkung zum Ablauf des 31.12.2018. Leistungen an Herrn Dr. Lauber aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand der MAN SE sind nicht erfolgt.

⁸ 2017: Korrektur nach Erstellung des Geschäftsberichts 2017; 2018: Angaben gemäß aktuell vorliegender Kennzahlen

⁹ Die Zuführungsweiterbelastung des Jahres 2018 wird im Folgejahr an die Volkswagen AG ausgezahlt.

Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats

Die Struktur sowie die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats werden durch die Hauptversammlung festgelegt und sind in § 12 der Satzung geregelt. Sie orientieren sich an den Aufgaben und der Verantwortung der Aufsichtsratsmitglieder sowie am wirtschaftlichen Erfolg des Konzerns.

Die jährliche Vergütung besteht aus folgenden Bestandteilen:

- einem Grundbetrag (feste Vergütung) von 35 000 € und
- einer variablen Vergütung (Tantieme). Diese bemisst sich nach dem tatsächlich erzielten Ergebnis pro Aktie gemäß Konzernabschluss. Die variable Vergütung beläuft sich auf 175 € für je 0,01 € Ergebnis je Aktie, das über 0,50 € hinausgeht. Sie ist auf das Zweifache des Grundbetrags beschränkt.

Zusätzliche Vergütungen werden für den Vorsitz und stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat sowie für die Mitgliedschaft und den Vorsitz in Aufsichtsratsausschüssen gewährt. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden steht der zweifache und seinen Stellvertretern der anderthalbfache Betrag der festen und variablen Vergütung zu. Für die Tätigkeit im Prüfungsausschuss bzw. im Präsidium des Aufsichtsrats wird Ausschussmitgliedern jeweils eine zusätzliche Vergütung in Höhe von 50 %, für den Vorsitzenden in Höhe von 100 % jeweils des Grundbetrags gewährt.

Gemäß der Satzung der MAN SE erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich für Sitzungen des Aufsichtsrats oder von Ausschüssen des Aufsichtsrats, in denen sie anwesend sind, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 500 €.

Zudem werden Auslagen der Mitglieder des Aufsichtsrats erstattet.

Vergütungen und Auslagenersatz, die der Umsatzsteuer unterliegen, werden zzgl. Umsatzsteuer gezahlt, wenn diese gesondert in Rechnung gestellt wird.

Die variable Vergütungskomponente bemisst sich am Ergebnis je Aktie und ist damit nicht zweifelsfrei auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Insoweit könnte vertreten werden, dass die Aufsichtsratsvergütung nicht der Kodex-Empfehlung entspricht. Von der entsprechenden Empfehlung des DCGK (Ziffer 5.4.6) wurde daher vorsorglich eine Abweichung erklärt.

Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder 2018

Die insgesamt an die Mitglieder des Aufsichtsrats für 2018 zu zahlenden Vergütungen belaufen sich auf 1 384 T€ (1 125 T€). Mitgliedern des Aufsichtsrats der MAN SE wurden zudem für Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften (einschließlich MAN Energy Solutions SE und Renk AG) für das Geschäftsjahr 2018 Vergütungen in Höhe von insgesamt 164 T€ (138 T€) gewährt. Eine individualisierte Aufstellung über die Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat im Jahr 2018 angehört haben, findet sich im „Konzernanhang“, Anmerkung (38).

Sonstiges

Darüber hinaus haben Aufsichtsratsmitglieder im Berichtsjahr keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

Frühere Aufsichtsratsmitglieder, die vor dem 1. Januar 2018 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind, erhalten keine Vergütungen.

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN

Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen

Das Grundkapital der MAN SE beträgt unverändert 376 422 400 €. Es ist eingeteilt in 147 040 000 auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien, auf die jeweils ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von 2,56 € entfällt. Die Stückaktien sind gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung unterteilt in 140 974 350 Stammaktien und 6 065 650 stimmrechtslose Vorzugsaktien. Sämtliche Aktien sind voll eingezahlt. Ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 der Satzung ausgeschlossen.

Für alle Aktien besteht ein gleiches Gewinnbezugsrecht, dies mit der Maßgabe, dass aus dem Bilanzgewinn ein Vorzugsgewinnanteil von 0,11 € je Vorzugsaktie vorab an die Vorzugsaktionäre und weitere 0,11 € je Stammaktie nachrangig an die Stammaktionäre auszuschütten sind. Reicht der Bilanzgewinn zur Zahlung des Vorzugsgewinnanteils nicht aus, so sind die fehlenden Beträge ohne Zinsen aus dem Bilanzgewinn der folgenden Geschäftsjahre vor Verteilung eines Gewinnanteils an die Stammaktionäre nachzuzahlen.

Das o. a. Gewinnbezugsrecht der Stamm- und Vorzugsaktionäre wird durch die Ausgleichs- bzw. Garantiedividende i.S.d. § 304 AktG ergänzt, die gemäß dem am 26. April 2013 zwischen der TRATON SE (vormals: Volkswagen Truck & Bus GmbH, Volkswagen Truck & Bus AG bzw. TRATON AG) und der MAN SE abgeschlossenen und mit Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 wirksam gewordenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag an die Stamm- und Vorzugsaktionäre zu zahlen ist. Dieser Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 22. August 2018 vom Vorstand der TRATON SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt, sodass die Ausgleichsdividende i.S.d. § 304 AktG letztmalig für das Geschäftsjahr 2018 an die Stamm- und Vorzugsaktionäre zu zahlen ist.

Die Stammaktien sind stimmberechtigt. Den Vorzugsaktien steht grundsätzlich kein Stimmrecht zu.

Dies gilt gemäß § 140 Abs. 2 AktG nicht, wenn der Vorzug nachzuzahlen ist – was gemäß § 139 Abs. 1 Satz 3 AktG aufgrund der fehlenden Satzungsregelung der MAN SE der Fall ist – und der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und im nächsten Jahr nicht neben dem vollen Vorzug für dieses Jahr nachgezahlt wird. In diesem Fall haben die Aktionäre ein Stimmrecht, bis die Rückstände gezahlt sind, und die Vorzugsaktien sind bei der Berechnung einer nach dem Gesetz oder der Satzung erforderlichen Kapitalmehrheit zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund des bis zum 31. Dezember 2018, 24.00 Uhr, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der TRATON SE und der MAN SE gilt § 140 Abs. 2 AktG analog für den Fall, dass der Ausgleich i.S.d. § 304 AktG, d. h. die Ausgleichs- bzw. Garantiedividende tatsächlich nicht gezahlt werden sollte. Den Vorzugsaktionären steht zudem ein Stimmrecht gemäß Art. 60 SE-VO zu. Danach ist ein zustimmender Sonderbeschluss der Vorzugsaktionäre erforderlich, wenn ein Beschluss der Hauptversammlung gefasst wird, durch den die spezifischen Rechte der Vorzugsaktionäre berührt werden, d. h., durch den der Gewinnvorzug aufgehoben oder beschränkt wird oder der die Ausgabe von Vorzugsaktien vorsieht, die bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens den bestehenden Vorzugsaktien ohne Stimmrecht vorgehen oder gleichstehen.

Im Übrigen sind mit allen Aktien die gleichen Rechte und Pflichten verbunden.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffen

Neben Beschränkungen des Stimmrechts für Vorzugsaktien und nach gesetzlichen Bestimmungen, etwa gemäß § 136 AktG, gibt es keine der MAN SE bekannten Stimmrechtsbeschränkungen. Entsprechendes gilt für die Übertragung von Aktien.

Beteiligungen an der MAN SE

Die TRATON SE hat der MAN SE am 18. April 2013 nach § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der TRATON SE am 16. April 2013 die Grenze von 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03% betrug. Die Volkswagen AG hat der MAN SE am 6. Juni 2012 nach § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Volkswagen AG am 6. Juni 2012 die Grenze von 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03% betrug. Die Volkswagen AG hat die betreffenden Aktien am 16. April 2013 in die TRATON SE eingebracht. Die betreffenden Aktien werden der Volkswagen AG nunmehr über die TRATON SE zugerechnet. Des Weiteren haben die Porsche Automobil Holding SE sowie deren kontrollierende Gesellschafter der MAN SE nach § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass die Beteiligung der Volkswagen AG – bzw. nunmehr die Beteiligung der TRATON SE – auch der Porsche Automobil Holding SE sowie deren kontrollierenden Gesellschaftern zugerechnet wird.

Weitere bestehende direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Gesellschaft, die 10% der Stimmrechte oder die relevanten Schwellen des WpHG überschreiten, wurden der MAN SE weder gemeldet, noch sind sie ihr bekannt.

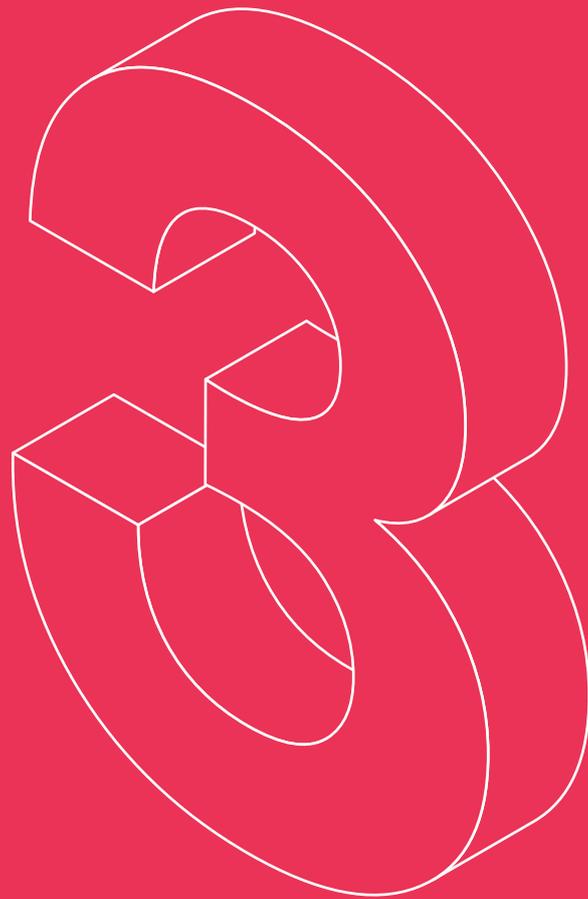
Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, Satzungsänderungen

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft sind in den Art. 39 Abs. 2, 46 SE-VO in Verbindung mit den §§ 84 und 85 AktG in Verbindung mit § 5 der Satzung geregelt. Danach hat der Vorstand aus mindestens zwei Personen zu bestehen. Der Aufsichtsrat ist zuständig und berechtigt, den Vorstand für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren zu bestellen und die Bestellung aus wichtigem Grund zu widerrufen. Einmalige oder mehrmalige Wiederbestellungen sind zulässig.

Für die Änderung der Satzung gilt Art. 59 Abs. 1 SE-VO in Verbindung mit den §§ 179 ff. AktG. Danach bedarf die Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung mit einer Mehrheit von mindestens 3/4 des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Nach § 10 Abs. 6 der Satzung ist der Aufsichtsrat befugt zu und beschließt über Änderungen der Satzung, die nur die Fassung der Satzung betreffen.

Befugnisse des Vorstands

Die Befugnisse des Vorstands sind in Art. 39 SE-VO in Verbindung mit den §§ 77 ff. AktG in Verbindung mit § 6 der Satzung geregelt. Danach obliegt es dem Vorstand, die Gesellschaft in eigener Verantwortung zu leiten und die Gesellschaft gerichtlich sowie außergerichtlich zu vertreten.



KONZERNABSCHLUSS

KONZERNABSCHLUSS

71	MAN Konzern Gewinn- und Verlustrechnung		
72	MAN Konzern Überleitung zum Gesamtergebnis der Periode		
73	MAN Konzern Bilanz		
75	MAN Konzern Kapitalflussrechnung		
76	MAN Konzern Entwicklung des Eigenkapitals		
77	MAN Konzernanhang	119	Sonstige Angaben
77	Grundlagen des Konzernabschlusses	119	30 Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren
77	1 Allgemeine Grundlagen	121	31 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse
77	2 Konsolidierung und Bewertung von Beteiligungen	121	32 Sonstige finanzielle Verpflichtungen
79	3 Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften	122	33 Kapitalflussrechnung
87	4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	123	34 Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente
96	5 Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte	128	35 Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsstrategien
 		136	36 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
98	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	138	37 Vergütung des Vorstands
98	6 Umsatzerlöse	140	38 Vergütung des Aufsichtsrats
99	7 Sonstige betriebliche Erträge	142	39 Corporate Governance Kodex
99	8 Sonstige betriebliche Aufwendungen	142	40 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
100	9 Zinsergebnis	142	41 Segmentberichterstattung
100	10 Übriges Finanzergebnis		
100	11 Ertragsteuern	145	Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2018
102	12 Ergebnis je Aktie	148	Organe
103	13 Sonstige Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung		
103	14 Gesamtvergütung für die Tätigkeit des Abschlussprüfers		
104	15 Immaterielle Vermögenswerte		
106	16 Sachanlagen		
107	17 Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen		
108	18 Sonstige Beteiligungen		
108	19 Vermietete Erzeugnisse		
108	20 Vorräte		
109	21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
109	22 Sonstige finanzielle Vermögenswerte		
109	23 Sonstige Forderungen		
109	24 Eigenkapital		
113	25 Finanzverbindlichkeiten		
113	26 Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
118	27 Sonstige Rückstellungen		
119	28 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		
119	29 Sonstige Verbindlichkeiten		

MAN KONZERN GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Mio €	Anhang	2018	2017 ²
Umsatzerlöse	[6]	12 104	11 087
Umsatzkosten		- 9 904	- 8 996
Bruttoergebnis vom Umsatz		2 200	2 091
Sonstige betriebliche Erträge ¹	[7]	426	372
Vertriebskosten		- 1 204	- 1 203
Allgemeine Verwaltungskosten		- 645	- 608
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte ¹	[34/35]	- 20	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen ¹	[8]	- 425	- 294
Operatives Ergebnis		332	358
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[17]	141	72
Zinsertrag	[9]	36	50
Zinsaufwand	[9]	- 129	- 172
Übriges Finanzergebnis	[10]	183	19
Finanzergebnis		231	- 31
Ergebnis vor Steuern		562	327
Ertragsteuern	[11]	- 126	- 171
tatsächlich		- 138	- 69
latent		12	- 103
Ergebnis aufgegebenen Geschäftsbereiche	[5]	250	166
Ergebnis nach Steuern		686	321
davon Minderheitsanteile		11	10
davon Aktionäre der MAN SE		675	311
Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert)	[12]	2,97	1,06
Ergebnis je Aktie der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert)	[12]	4,59	2,12

¹ Die Struktur innerhalb des Operativen Ergebnisses wurde geändert. Ab dem Geschäftsjahr 2018 werden die Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte separat ausgewiesen (siehe Erläuterungen zu den Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden).

² Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu den Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden).

MAN KONZERN ÜBERLEITUNG ZUM GESAMTERGEBNIS DER PERIODE

Mio €	Anhang	2018	2017
Ergebnis nach Steuern		686	321
Posten, die nicht in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden			
Neubewertungen aus Pensionsplänen	[26]	1	66
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[17]	0	-2
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)	[34/35]	-370	-
Abgrenzung latenter Steuern		5	-12
Posten, die zukünftig in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden			
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung		-71	-209
Bewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen	[34/35]	-	335
Veränderung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten (Sicherungsinstrumente)	[34/35]	-33	-6
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	[34/35]	1	-
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[17]	0	-17
Abgrenzung latenter Steuern		11	-3
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste		-456	151
Gesamtergebnis		230	472
davon Minderheitsanteile		9	11
davon Aktionäre der MAN SE		221	462

Siehe auch die weiteren Erläuterungen zum Eigenkapital, Anmerkung (24)

MAN KONZERN BILANZ

Aktiva

Mio €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
Immaterielle Vermögenswerte	[15]	1 970	2 321
Sachanlagen	[16]	2 053	2 639
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	[17]	738	522
Sonstige Beteiligungen	[18]	2 818	3 213
Vermietete Erzeugnisse	[19]	3 847	3 504
Langfristige Ertragsteuerforderungen		27	21
Aktive latente Steuern	[11]	451	575
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	[22]	37	34
Sonstige langfristige Forderungen	[23]	500	563
Langfristige Vermögenswerte		12 442	13 391
Vorräte	[20]	2 305	3 397
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[21]	1 447	2 171
Kurzfristige Ertragsteuerforderungen		38	61
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	[22]	2 173	136
Sonstige kurzfristige Forderungen	[23]	197	344
Flüssige Mittel	[33]	1 150	782
Kurzfristige Vermögenswerte		7 310	6 892
		19 751	20 282

Passiva

Mio €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
Gezeichnetes Kapital		376	376
Kapitalrücklage		795	795
Gewinnrücklagen		3 864	3 904
Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten		649	945
Eigenkapital der Aktionäre der MAN SE		5 685	6 020
Minderheitsanteile		0	104
Eigenkapital	[24]	5 685	6 125
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	[25]	1 258	1 490
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[26]	488	590
Passive latente Steuern	[11]	190	329
Ertragsteuerrückstellungen langfristig		15	108
Sonstige langfristige Rückstellungen	[27]	561	733
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[28]	1 829	1 741
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	[29]	1 103	1 202
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		5 444	6 193
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	[25]	2 978	1 611
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1 437	1 925
Erhaltene Anzahlungen		-	655
Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten		181	46
Ertragsteuerrückstellungen kurzfristig		137	129
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	[27]	589	1 036
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[28]	1 700	1 110
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	[29]	1 600	1 452
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		8 622	7 964
		19 751	20 282

MAN KONZERN KAPITALFLUSSRECHNUNG

Mio €	2018	2017
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	782	796
Ergebnis vor Steuern	562	327
Ertragsteuerzahlungen/-erstattungen	43	-65
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	290	252
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	99	84
Wertminderungen auf Beteiligungen	6	0
Abschreibungen auf Vermietete Erzeugnisse ¹	636	610
Veränderung der Pensionen	17	23
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	20	-13
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-233	-66
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-5	-20
Veränderung der Vorräte	-240	-194
Veränderung der Forderungen	-160	-238
Veränderung der Verbindlichkeiten und der Erhaltenen Anzahlungen (ohne Finanzverbindlichkeiten)	545	542
Veränderung der Rückstellungen	44	-75
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-1 010	-865
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit – aufgegebenen Geschäftsbereiche	-72	-34
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	544	268
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	-428	-386
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-255	-273
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	0	-1
Veräußerung von Tochterunternehmen abzüglich flüssiger Mittel	395	0
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	0	7
Erlöse aus Anlagenabgängen (außer Vermietete Erzeugnisse)	53	25
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	6	296
Cashflow aus der Investitionstätigkeit – aufgegebenen Geschäftsbereiche	-184	-181
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-413	-514
Verlustübernahme/Gewinnabführung	-193	99
Tilgung von Anleihen	-	-750
Veränderung von übrigen Finanzverbindlichkeiten	456	921
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit – aufgegebenen Geschäftsbereiche	-7	-8
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	256	262
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	-20	-30
Veränderung der Flüssigen Mittel	368	-14
Flüssige Mittel am Ende des Geschäftsjahres	1 150	782

¹ Saldiert mit Zuschreibungen

Siehe auch die weiteren Entwicklungen zur Kapitalflussrechnung, Anmerkung (33)

MAN KONZERN ENTWICKLUNG DES EIGENKAPITALS

Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/ Verlusten	Anteil der MAN- Aktionäre	Minderheits- anteile	Gesamt
Stand am 31. Dezember 2016	376	795	3 786	795	5 752	98	5 850
Ergebnis nach Steuern	-	-	311	-	311	10	321
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-	-	-	150	150	1	151
Gesamtergebnis	-	-	311	150	462	11	472
Den Minderheitsanteilen zugewiesene Dividenden	-	-	-	-	-	-4	-4
Gewinnabführung an die TRATON SE	-	-	-193	-	-193	-	-193
Übrige Veränderungen	-	-	0	0	1	-	0
Stand am 31. Dezember 2017	376	795	3 904	945	6 020	104	6 125
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und IFRS 15	-	-	-9	2	-7	1	-7
Stand am 1. Januar 2018	376	795	3 894	948	6 013	105	6 118
Ergebnis nach Steuern	-	-	675	-	675	11	686
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-	-	-	-454	-454	-2	-456
Gesamtergebnis	-	-	675	-454	221	9	230
Den Minderheitsanteilen zugewiesene Dividenden	-	-	-	-	-	-4	-4
Gewinnabführung an die TRATON SE	-	-	-548	-	-548	-	-548
Übrige Veränderungen	-	-	-156	155	-1	-110	-112
Stand am 31. Dezember 2018	376	795	3 864	649	5 685	0	5 685

MAN KONZERNANHANG

Grundlagen des Konzernabschlusses

1 Allgemeine Grundlagen

Die MAN SE (im Folgenden MAN oder MAN SE) ist eine börsennotierte Kapitalgesellschaft mit Sitz in München, Deutschland, und ist beim Amtsgericht München unter der Registernummer HRB 179426 eingetragen. Die MAN Gruppe ist einer der führenden Nutzfahrzeug-Konzerne in Europa. Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie zugehörige Dienstleistungen.

Der vorliegende Konzernabschluss der MAN SE für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 wurde unter Anwendung von § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt, wie sie gemäß der Verordnung Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anwendung Internationaler Rechnungslegungsstandards in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Konzernabschluss der MAN SE wurde am 8. Februar 2019 aufgestellt und durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

Die MAN SE ist eine Tochtergesellschaft der TRATON SE, München (vormals: Volkswagen Truck & Bus GmbH, Volkswagen Truck & Bus AG bzw. TRATON AG), einer 100%-igen unmittelbaren Tochtergesellschaft der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG). Die TRATON SE ist mit 86,87% am Kapital der MAN SE beteiligt. Die MAN SE wird in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen, der im Bundesanzeiger offengelegt wird.

Der Konzernabschluss ist in der Berichtswährung Euro, der funktionalen Währung der MAN Gruppe, aufgestellt. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Konsolidierung und Bewertung von Beteiligungen

a) Beteiligungen

Die Beteiligungen der MAN SE umfassen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Finanzbeteiligungen.

Alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen, die die MAN SE unmittelbar oder mittelbar beherrscht, werden in den Konzernabschluss einbezogen. Beherrschung liegt vor, wenn die MAN SE unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Tochtergesellschaften mit ruhender oder nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows der MAN Gruppe sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung ggf. vorzunehmender Wertminderungen im Konzernabschluss bilanziert.

Gemeinschaftsunternehmen sind Beteiligungen, bei denen die MAN SE zusammen mit einem oder mehreren Partnern gemeinschaftliche Führung ausübt und Rechte am Nettovermögen hat. Gemeinschaftliche Führung setzt eine vertragliche Vereinbarung voraus.

Beteiligungen, bei denen die MAN SE einen maßgeblichen Einfluss durch Mitwirkung an der Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann, sind assoziierte Unternehmen. Maßgeblicher Einfluss wird grundsätzlich angenommen, wenn ein Stimmrechtsanteil von 20% bis 50% gegeben ist, es sei denn, dies kann eindeutig widerlegt werden. Wesentliche assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bewertet. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden grundsätzlich mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung ggf. vorzunehmender Wertminderungen angesetzt.

Finanzbeteiligungen sind alle übrigen Beteiligungen.

b) Konsolidierungskreis

Einbezogene Gesellschaften

In den Konzernabschluss werden neben der MAN SE alle wesentlichen Tochterunternehmen im Wege der Konsolidierung einbezogen. Tochterunternehmen, die im Laufe des Geschäftsjahres erworben wurden, sind ab dem Zeitpunkt einbezogen, zu dem die Beherrschung besteht. Gesellschaften, die im Laufe des Geschäftsjahres veräußert wurden, sind ab dem Zeitpunkt nicht mehr einbezogen, zu dem die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Anzahl der einbezogenen Gesellschaften

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2017	20	81	101
Erstmals einbezogen im Geschäftsjahr 2018	–	–	–
Ausgeschlossen im Geschäftsjahr 2018	6	39	45
Einbezogen zum 31. Dezember 2018	14	42	56

Die Änderungen im Konsolidierungskreis der MAN Gruppe ergaben sich im Geschäftsjahr 2018 insbesondere aus der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts (nachfolgend PE-Geschäft). Zu dieser Veräußerungsgruppe gehören die Gesellschaften der früheren Segmente MAN Energy Solutions (vormals MAN Diesel & Turbo) und Renk sowie die HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG. Für weiterführende Informationen wird auf die Anmerkung (5) verwiesen. Weitere Veränderungen des Konsolidierungskreises ergaben sich u. a. aus der Entkonsolidierung des Geschäftsbetriebs der MAN Truck & Bus in Indien sowie aus einer konzerninternen Verschmelzung.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz des MAN Konzerns im Sinne von § 313 Abs. 2 HGB ist auf den [Seiten 145 ff.](#) aufgeführt.

Die folgenden vollkonsolidierten inländischen Gesellschaften haben von der Möglichkeit der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB Gebrauch gemacht:

- MAN HR Services GmbH, München
- GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Offenbach KG, Pullach i. Isartal
- GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal
- GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal

- MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München
- MAN Truck & Bus AG, München
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München
- TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal
- TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal
- M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München
- MAN Service und Support GmbH, München
- KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal
- MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen.

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei der Erstkonsolidierung werden die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit ihrem Fair Value angesetzt. Ein danach verbleibender positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für das erworbene Unternehmen und dem anteiligen, neu bewerteten Eigenkapital wird dem jeweiligen Bereich der MAN Gruppe als zahlungsmittelgenerierende Einheit zugeordnet und als Geschäftswert gesondert bilanziert. Der Bereich, einschließlich des zugeordneten Geschäftswerts, wird mindestens einmal jährlich auf seine Werthaltigkeit überprüft, ggf. wird eine Wertminderung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen. Im Falle der Veräußerung eines Tochterunternehmens wird der zurechenbare Geschäftswert bei der Ermittlung des Veräußerungsergebnisses berücksichtigt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil direkter Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) im Erwerbszeitpunkt mit dem auf sie entfallenden Anteil am Fair Value der Vermögenswerte (ohne Goodwill) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem Fair Value bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht dem Kaufpreis hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand erfasst.

c) Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Zu den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen zählen assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Die erstmalige Bewertung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen erfolgt zu Anschaffungskosten. Für die Folgebewertung wird der Anteil der MAN Gruppe an den nach dem Erwerb erwirtschafteten Gewinnen und Verlusten ergebniswirksam erfasst. Die übrigen Veränderungen im Eigenkapital von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen wie Währungsanpassungen werden erfolgsneutral bilanziert. Zwischenergebnisse aus Geschäften von Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig im Ergebnis der Konzernunternehmen zurückgenommen. Sofern es Anhaltspunkte für eine Wertminderung einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung gibt, wird für sie ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und ggf. eine Wertminderung ergebniswirksam erfasst.

Geschäftswerte, die aus dem Erwerb eines assoziierten Unternehmens oder eines Gemeinschaftsunternehmens entstehen, sind in den Beteiligungsbuchwerten der assoziierten Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

d) Finanzbeteiligungen

Finanzbeteiligungen werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewertet. Alle Änderungen des Fair Values werden im Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten erfasst.

e) Währungsumrechnung

Die Abschlüsse von Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums werden nach dem Konzept der funktionalen Währung umgerechnet. Für die Tochterunternehmen richtet sich die funktionale Währung nach deren primärem Wirtschaftsumfeld und entspricht fast immer der jeweiligen Landeswährung. Für einzelne Tochterunternehmen ist die funktionale Währung abweichend zur Landeswährung Euro.

Die Umrechnung der Abschlüsse erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode, nach der die Posten der Bilanz mit Ausnahme des Eigenkapitals zum Kurs am Bilanzstichtag, die Posten der Gewinn- und

Verlustrechnung mit gewichteten Durchschnittskursen umgerechnet werden. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen mit historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

3 Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften

a) Erstmalig angewendete Vorschriften

MAN hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2018 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2018 sind Änderungen an IAS 40 (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) anzuwenden, die klarstellen, wann eine Immobilie in den Anwendungsbereich des IAS 40 fällt bzw. aus diesem herausfällt. Ferner sind seit dem 1. Januar 2018 Änderungen an IFRS 1 und IAS 28 anzuwenden, die das International Accounting Standards Board im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards (Annual Improvement Project 2016) vorgenommen hat. In IFRS 1 (Erstmalige Anwendung der IFRS) wurde eine kurzzeitige Erleichterung für erstmalige Anwender der IFRS gestrichen. In IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen) wurde eine Klarstellung für Investmentgesellschaften aufgenommen.

Zum 1. Januar 2018 wurde IFRS 2 (Anteilsbasierte Vergütung) geändert. Diese Änderungen beinhalten Klarstellungen zur Klassifizierung und Bewertung von Geschäftsvorfällen mit anteilsbasierter Vergütung.

Seit dem 1. Januar 2018 sind Änderungen an IFRS 4 (Versicherungsverträge) anzuwenden, die die Auswirkungen aus den unterschiedlichen Erstanwendungszeitpunkten von IFRS 9 und IFRS 17 verringern. Seit dem 1. Januar 2018 gilt außerdem IFRIC 22 (Fremdwährungstransaktionen und im Voraus erbrachte oder geleistete Gegenleistungen), der klarstellt, welche Wechselkurse bei Fremdwährungstransaktionen mit Vorauszahlungen heranzuziehen sind.

Diese oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MAN Gruppe.

IFRS 15 – Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Seit dem 1. Januar 2018 ist IFRS 15 anzuwenden. Für die MAN Gruppe ergibt sich dadurch für bestimmte Vertragsarten, bei denen der Transaktionspreis auf mehrere Leistungsverpflichtungen aufzuteilen ist, eine zeitlich nachgelagerte Erfassung der Umsatzerlöse im Vergleich zur bisherigen Bilanzierung. Korrespondierend dazu werden keine Sonstigen Rückstellungen mehr bilanziert, sondern eine Vertragsverbindlichkeit.

Ab dem Geschäftsjahr 2018 sind bisher in den Vertriebskosten zu erfassende Finanzierungskostenzuschüsse umsatzmindernd zu erfassen. Zudem ist die Auflösung von Rückstellungen für Kundenboni ab 2018 unter den Umsatzerlösen und nicht mehr als Sonstiger betrieblicher Ertrag auszuweisen. Im Vergleich zu den vor IFRS 15 gültigen Bestimmungen in IAS 11, IAS 18 und den dazugehörigen Interpretationen fallen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2018 um insgesamt 3 Mio € höher aus.

Auf die übrigen Abschlusspositionen ergeben sich zum 31. Dezember 2018 aus der Einführung des IFRS 15 im Vergleich zur Eröffnungsbilanz per 1. Januar 2018 wesentlich geringere Abweichungen, da ein wesentlicher Umstellungseffekt auf das zum 31. Dezember 2018 veräußerte Power-Engineering-Geschäft entfällt, siehe Anmerkung (5).

Daneben werden in der Bilanz der MAN Gruppe die Erhaltenen Anzahlungen und weitere umsatzbezogene Abgrenzungspositionen unter dem IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten im Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ zusammengefasst. Als Folge der bilanziellen Berücksichtigung von fälligen, aber noch nicht vom Kunden in Form von Zahlungsmitteln geleisteten Anzahlungen ergab sich im PE-Geschäft nach Verrechnung mit zugehörigen Vertragsvermögenswerten eine Bilanzverlängerung.

Die MAN Gruppe wendete die modifiziert retrospektive Transitionsmethode an, nach der die kumulierten Effekte der Umstellung in der Eröffnungsbilanz 2018 erfasst wurden. Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen aus dem neuen Rechnungslegungsstandard dar. Die Auswirkung auf die Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2018 sind:

Mio €	31.12.2017 vor Anpassung	Anpassung durch IFRS 15	01.01.2018 nach Anpassung
Summe Aktiva	20 282	144	20 426
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 171	-21	2 150
davon Künftige Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen	208	-21	187
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	171	165	336
davon Fällige Forderungen auf Kundenanzahlungen	-	165	165
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	14 157	141	14 298
Sonstige Rückstellungen	1 770	-104	1 666
davon Gewährleistungsrückstellungen	799	-88	711
davon Rückstellungen für ausstehende Kosten	254	-16	238
Sonstige Verbindlichkeiten	2 653	900	3 553
davon Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Erzeugnisse	1 640	-20	1 620
davon Übrige sonstige Verbindlichkeiten	143	-109	34
davon Vertragsverbindlichkeiten	-	1 029	1 029
Erhaltene Anzahlungen	655	-655	-
Summe Eigenkapital	6 125	3	6 128
Gewinnrücklagen	3 904	3	3 907

IFRS 9 – Finanzinstrumente

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei beim erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „erfolgswirksam zum Fair Value“ oder als „erfolgsneutral zum Fair Value“ klassifiziert. Finanzbeteiligungen sind künftig stets zum Fair Value zu bilanzieren, selbst wenn das Unternehmen, an dem die Beteiligung besteht, nicht börsennotiert ist. Sofern die Beteiligung nicht zu Handelszwecken gehalten wird, besteht unter IFRS 9 das Wahlrecht, Wertänderungen erfolgsneutral zu erfassen. Die MAN Gruppe übt dieses Wahlrecht für alle ihre Beteiligungen aus. Zum 1. Januar 2018 ergab sich hieraus eine Werterhöhung bei den Finanzbeteiligungen um 3 Mio €, die direkt im Eigenkapital erfasst wurde. Auch im Fall einer späteren Ausbuchung, z. B. beim Verkauf der Beteiligung, werden die kumulierten Wertänderungen aus Finanzbeteiligungen nicht mehr in den Gewinn und Verlust umgegliedert. Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen unter IFRS 9 unverändert zu den Bilanzierungsvorschriften nach IAS 39.

Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich von einem Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Credit Loss Model) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Model). Für die Ermittlung der Wertminderungen auf den Posten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die MAN Gruppe die vereinfachte Vorgehensweise des IFRS 9 an. Dabei wird die Risikovorsorge auf die einzelnen Forderungen anhand einer Wertberichtigungstabelle berechnet, deren Wertberichtigungsquoten nach Tagen, die eine Forderung überfällig ist, gestaffelt sind. Die geänderte Bewertungsmethodik führte bei erstmaliger Anwendung zu einer Erhöhung der Risikovorsorge um insgesamt 15 Mio €. Diese Beträge wurden erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen erfasst. Die Erhöhung der Risikovorsorge resultierte im Wesentlichen aus der Anforderung, eine Risikovorsorge auch für nicht notleidende finanzielle Vermögenswerte zu bilden.

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich sowohl Erweiterungen von Designationsmöglichkeiten als auch die Notwendigkeit zur Implementierung komplexerer Buchungs- und Bewertungslogiken. Darüber hinaus entfallen mit IFRS 9 die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest. Insbesondere hat sich die Reklassifizierungspraxis unter IFRS 9 geändert. Die kompensierende Auswirkung der Sicherungsgeschäfte auf das Operative Ergebnis bleibt dabei indes bestehen.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangsangaben.

Die folgenden Tabellen stellen die wesentlichen Auswirkungen aus den neuen Bilanzierungsvorschriften des IFRS 9 für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten sowie für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten dar. Bei der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften ergaben sich keine Anpassungen in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2018.

Die MAN Gruppe erfasste die kumulierten Effekte der Umstellung erfolgsneutral in der Eröffnungsbilanz 2018. Die Vorjahreszahlen wurden nicht angepasst. Die Auswirkungen auf die Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2018 sind:

Mio €	31.12.2017 vor Anpassung	Anpassung durch IFRS 9	01.01.2018 nach Anpassung
Summe Aktiva	20 282	- 12	20 270
Langfristige Vermögenswerte			
Sonstige Beteiligungen	3 213	3	3 216
Kurzfristige Vermögenswerte			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 171	- 14	2 157
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	136	- 1	135
Summe Passiva	20 282	- 12	20 270
Summe Eigenkapital	6 125	- 12	6 113
Gewinnrücklagen	3 904	- 15	3 889
Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten	945	2	947
Minderheitsanteile	104	1	105

Finanzinstrumente werden in die Klassen „Zum Fair Value bewertet“, „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“, „Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung“ und „Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet“ eingeteilt. Innerhalb der Klasse der derivativen Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung lagen durch IFRS 9 keine Umgliederungen aus bzw. in andere Klassen vor.

Die Klasse „Zum Fair Value bewertet“ enthielt unter IAS 39 die Bewertungskategorien „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ sowie „erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“. Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte wurden zum 1. Januar 2018 nach Berücksichtigung der Werthöhung von Finanzbeteiligungen um 3 Mio € wie folgt angepasst. Die erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente enthalten forthin die Beteiligung an der Scania AB, Södertälje/Schweden (Scania), sowie Anteile nicht börsennotierter Unternehmen:

Mio €	Zum Fair Value bewertet (IAS 39) 31.12.2017	Umgliederung aus „zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet“ Buchwert 31.12.2017	Umbewertung aufgrund Bilanzierung zum Fair Value	Umgliederung in „zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet“	Zum Fair Value bewertet (IFRS 9) 01.01.2018
Langfristige Vermögenswerte					
Sonstige Beteiligungen ¹	3 172	5	3	-	3 180

¹ Bewertungskategorie nach IAS 39: zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, Bewertungskategorie nach IFRS 9: erfolgsneutral zum Fair Value bewertet

Bei den erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten ergaben sich keine Änderungen. Diese betreffen die Derivate, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen werden.

Die Klasse „zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet“ umfasste unter IAS 39 als zur Veräußerung verfügbar klassifizierte Finanzbeteiligungen, deren Fair Values aufgrund des fehlenden aktiven Marktes nicht verlässlich

ermittelt werden konnten und die zu Anschaffungskosten bewertet waren, sowie die Bewertungskategorien „Kredite und Forderungen“ und „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“. Die als zur Veräußerung verfügbar klassifizierte Finanzbeteiligungen, deren Fair Values aufgrund des fehlenden aktiven Marktes nicht verlässlich ermittelt werden konnten und die zu Anschaffungskosten bewertet waren, wurden zum 1. Januar 2018 wie folgt angepasst:

Mio €	Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet (IAS 39) 31.12.2017		Umgliederung aus „zum Fair Value bewertet“	Umgliederung in „zum Fair Value bewertet“		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (IFRS 9) 01.01.2018
	Buchwert	Fair Value		Buchwert	Fair Value	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
Sonstige Beteiligungen ¹	5	-	-	5	8	-

¹ Bewertungskategorie nach IAS 39: als zur Veräußerung verfügbar klassifizierte Finanzbeteiligungen, deren Fair Values aufgrund des fehlenden aktiven Marktes nicht verlässlich ermittelt werden konnten und die zu Anschaffungskosten bewertet waren

In der Bewertungskategorie „Kredite und Forderungen“ ergaben sich folgende Anpassungen:

Mio €	Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet (IAS 39) 31.12.2017	Umgliederung in „Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet“	Umbewertung aufgrund Anwendung des Expected Credit Loss Models	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (IFRS 9) 01.01.2018
	Buchwert			Buchwert
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	29	-	0	29
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	2 171	-208	-12	1 951
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	87	-	-1	86
Flüssige Mittel ¹	782	-	-	782

¹ Die Fair Values entsprechen den jeweiligen Buchwerten. Bewertungskategorie nach IAS 39: Kredite und Forderungen, Bewertungskategorie nach IFRS 9: zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet

In der Bewertungskategorie der finanziellen Verbindlichkeiten ergaben sich keine Anpassungen. Die unter IAS 39 „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten“ werden unter IFRS 9 der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ zugeordnet.

Durch die Anwendung des Expected Credit Loss Models unter IFRS 9 haben sich die Wertberichtigungen wie folgt entwickelt:

Mio €	Stand der Wertberichtigungen am 31.12.2017 vor Anpassung	Umgliederung	Anpassung durch IFRS 9	Stand der Wertberichtigungen am 01.01.2018 nach Anpassung
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	-	-	0	0
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	123	-25	12	111
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ²	-	25	2	27
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	0	-	1	1
Flüssige Mittel ¹	-	-	-	-
Summe der Wertberichtigungen	124	-	15	140

¹ Bewertungskategorie nach IAS 39: Kredite und Forderungen, Bewertungskategorie nach IFRS 9: zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet

² Wertberichtigung auf vertragliche Vermögenswerte nach IFRS 15, Bewertungskategorie nach IAS 39: Kredite und Forderungen, keiner IFRS-9-Bewertungskategorie zugeordnet

Der Buchwert der Bewertungskategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ wurde zum 1. Januar 2018 wie folgt übergeleitet:

Mio €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Eigenkapital
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	3 177	-	-	3 177	-
Unterschiedsbetrag aus der Neubewertung unter der IFRS-9-Kategorie	-	-	3	3	3
Summe erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	3 177	-	3	3 180	3

Der Buchwert der Bewertungskategorie „erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte“ wurde zum 1. Januar 2018 wie folgt übergeleitet:

Mio €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Eigenkapital
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	20	-	-	20	-

Der Buchwert der Bewertungskategorie „Kredite und Forderungen“ wurde zum 1. Januar 2018 wie folgt übergeleitet:

Mio €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Eigenkapital
Kredite und Forderungen	3 068	-	-	3 068	-
Keiner IFRS-9-Bewertungskategorie zugeordnet	-	-208	-	-208	-
Unterschiedsbetrag aus der Neubewertung unter der IFRS-9-Kategorie	-	-	-13	-13	-13
Summe Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	3 068	-208	-13	2 847	-13

Sonstige Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Zur Vereinheitlichung der Darstellung mit den Änderungen aus IFRS 15 und für eine bessere Vergleichbarkeit wurde auch der Ausweis der Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen und abgegrenzten Schulden angepasst und eine Zuordnung zu denjenigen Funktionsbereichen vorgenommen, über die sie gebildet wurden. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres haben sich dadurch um 157 Mio € verringert. Die Umsatzkosten (138 Mio €) sowie die Vertriebskosten (19 Mio €) wurden entsprechend entlastet.

Als Folge der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte separat ausgewiesen. Der Posten umfasst im Wesentlichen Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und deren Auflösung und beläuft sich auf 20 Mio €. Die im Vorjahr nach IAS 39 erfassten Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie deren Auflösungen beliefen sich auf einen Nettoaufwand von 10 Mio € und wurden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen bzw. Erträgen erfasst.

b) Nicht angewendete neue bzw. geänderte IFRS

MAN hat im Konzernabschluss 2018 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/ Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs- pflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse: Definition eines Geschäftsbetriebs	22.10.2018	01.01.2020	Nein	Keine
IFRS 9	Finanzinstrumente: Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	12.10.2017	01.01.2019	Ja	Keine
IFRS 10 und IAS 28	Konzernabschlüsse und Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen: Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an bzw. Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	11.09.2014	verschoben ²	–	Keine
IFRS 16	Leasing	13.01.2016	01.01.2019	Ja	Detaillierte Beschreibung nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.05.2017	01.01.2021	Nein	Keine
IAS 1 und IAS 8	Darstellung des Abschlusses sowie Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von Rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler: Definition Wesentlichkeit	31.10.2018	01.01.2020	Nein	Keine
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer: Neubewertung bei Planänderung, -kürzung und -abgeltung	07.02.2018	01.01.2019	Nein	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen: Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	12.10.2017	01.01.2019	Nein	Keine
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	07.06.2017	01.01.2019	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2017 ³	12.12.2017	01.01.2019	Nein	Keine

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der MAN Gruppe

² Das IASB hat am 15.12.2015 beschlossen, den Erstanwendungszeitpunkt auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

³ Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 und IAS 23)

IFRS 16 – Leasing

IFRS 16 ändert die Vorschriften zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen und ersetzt den bisherigen Standard IAS 17 sowie die zugehörigen Interpretationen. Zentrales Ziel von IFRS 16 ist die bilanzielle Erfassung aller Leasingverhältnisse. Entsprechend entfällt für Leasingnehmer die Klassifizierung in Finance- und Operating-Leasingverhältnisse. Stattdessen müssen diese für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in den Finanzverbindlichkeiten in ihrer Bilanz erfassen. Ausnahmen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse. Während der Leasinglaufzeit ist das Nutzungsrecht abzuschreiben und die Leasingverbindlichkeit unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortzuschreiben. Die Leasinggeberbilanzierung entspricht im Wesentlichen

den aktuellen Vorschriften des IAS 17. Leasinggeber müssen auch zukünftig auf Grundlage der Verteilung der Chancen und Risiken aus dem Vermögenswert eine Klassifizierung in Finance- und Operating-Leasingverhältnisse vornehmen.

Die MAN Gruppe wird erstmalig zum 1. Januar 2019 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Transitionsmethode Leasingverhältnisse nach den Vorgaben des IFRS 16 bilanzieren. Aufgrund der erstmaligen Erfassung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten in gleicher Höhe wird sich die Bilanzsumme nach vorläufiger Schätzung um rund 3 % erhöhen. Der Anstieg der Finanzschulden wirkt sich negativ auf die Nettoliquidität der MAN Gruppe aus. Ein wesentlicher Effekt auf das Eigenkapital wird nicht erwartet. Im Gegensatz zur

bisherigen Vorgehensweise, nach der Aufwendungen für Operating-Leasingverhältnisse vollständig im operativen Ergebnis gezeigt wurden, werden nach IFRS 16 nur noch die Abschreibungen auf die Nutzungsrechte dem Operativen Ergebnis zugerechnet. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Auf Basis der zum 1. Januar 2019 bestehenden Leasingverhältnisse wird sich voraussichtlich im Operativen Ergebnis eine Verbesserung im hohen einstelligen bis niedrigen zweistelligen Millionenbereich ergeben.

Durch die geänderte Erfassung von Aufwendungen aus Operating-Leasingverhältnissen in der Kapitalflussrechnung ergibt sich eine leichte Verbesserung des Cashflows, aus der Geschäftstätigkeit und eine entsprechende Verringerung des Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen werden als langfristige Posten dargestellt. Die Konzern Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Vor dem Hintergrund des im Geschäftsjahr 2013 abgeschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der TRATON SE und der MAN SE wird der vorliegende Konzernabschluss nach Ergebnisverwendung durch die TRATON SE aufgestellt. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde vom Vorstand der TRATON SE am 22. August 2018 mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z. B. Finanzinstrumenten, die zum Fair Value bewertet werden, sowie Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten.

a) Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse werden zu dem Zeitpunkt realisiert, zu dem eine Leistungsverpflichtung erfüllt ist. Bei Verträgen mit mehreren Leistungsverpflichtungen wird der Transaktionspreis auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen aufgeteilt.

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Erzeugnissen oder Waren werden zu dem Zeitpunkt realisiert, zu dem die Verfügungsmacht über das Produkt auf den Kunden übergegangen ist. Dies ist grundsätzlich der Zeitpunkt der Lieferung.

Erlöse aus Verkäufen, bei denen ein Konzernunternehmen eine Rückkaufverpflichtung zu einem vorab festgelegten Wert eingeht, werden nicht sofort in voller Höhe als Umsatz realisiert. Stattdessen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufspreises als „operating lease“ bilanziert und linear über den Zeitraum bis zur Rückgabe im Umsatz verteilt.

Umsatzerlöse aus Dienstleistungen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei langfristigen Dienstleistungsverträgen werden die Umsatzerlöse linear über die Vertragslaufzeit erfasst oder, sofern die Leistungserbringung nicht linear erfolgt, entsprechend dem Leistungsfortschritt.

Gewährleistungen, die dem Kunden zusichern, dass das verkaufte Produkt mit den vereinbarten Spezifikationen übereinstimmt, werden als Rückstellung bilanziert. Verlängerte Garantien, die Kunden auch separat kaufen können, werden als abgrenzbare Leistungsverpflichtung bilanziert. Der Umsatz aus verlängerten Garantien wird über die Laufzeit der Garantie gelegt.

Sofern ein unbedingter Anspruch auf Vergütung oder eine Teilvergütung besteht, ohne dass MAN die Leistung bereits vollständig erbracht hat, wird dieser unter den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Die zugehörige Vertragsverbindlichkeit wird unter den Sonstigen Verbindlichkeiten erfasst.

Skonti, Kundenboni und Rabatte vermindern den Transaktionspreis. Derartige variable Gegenleistungen werden nur insoweit in den Transaktionspreis einbezogen, als eine spätere Stornierung mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. MAN nutzt die praktische

Erleichterung des IFRS 15, eine wesentliche Finanzierungs-komponente nur bei Verträgen zu bilanzieren, bei welchen ein Zeitraum von mehr als einem Jahr zwischen dem Übergang der Verfügungsmacht über das verkaufte Produkt und der Kundenzahlung erwartet wird.

b) Betriebliche Aufwendungen und Erträge

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung, Aufwendungen für Werbung sowie sonstigen absatzbezogenen Aufwendungen zum Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Die Umsatzkosten umfassen die Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse sowie die Anschaffungskosten der verkauften Handelswaren. Zu den Herstellungskosten gehören neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch fertigungsbedingte Gemeinkosten einschließlich der Abschreibungen auf die Produktionsanlagen. Rückstellungen für Gewährleistung werden zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte in den Umsatzkosten gebildet. Aufwendungen für Forschung werden sofort ergebniswirksam erfasst. Zinsen und sonstige Fremdkapitalkosten werden grundsätzlich als Aufwand der Periode erfasst, mit Ausnahme von Fremdkapitalkosten, die als Bestandteil der Anschaffungs- und Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert werden. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für entstandene Aufwendungen werden in der Periode erfolgswirksam im Sonstigen betrieblichen Ertrag bzw. in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

c) Immaterielle Vermögenswerte

Einzel erworbene Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge eines Unternehmenserwerbs übernommen wurden, werden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt bewertet.

Haben die Immateriellen Vermögenswerte eine bestimmbare Nutzungsdauer, werden sie über den Zeitraum ihrer Nutzung innerhalb der Funktionskosten linear abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer beträgt für Software überwiegend drei bis fünf Jahre. Bei Lizenzen und ähnlichen Rechten erfolgt die Abschreibung entsprechend den

vertraglichen Nutzungsdauern. Ist keine Nutzungsdauer bestimmbar, erfolgt keine planmäßige Abschreibung. Stattdessen werden die Immateriellen Vermögenswerte mindestens einmal jährlich einem Wertminderungstest unterzogen, ggf. wird eine Wertminderung vorgenommen.

Die Aufwendungen für die Entwicklung neuer Produkte und Baureihen werden aktiviert, wenn die Produkte bzw. Baureihen technisch und wirtschaftlich realisierbar sind, für eine eigene Nutzung oder die Vermarktung vorgesehen sind, die Aufwendungen zuverlässig bewertbar sind und ausreichende Ressourcen zur Fertigstellung des Entwicklungsprojekts zur Verfügung stehen. Entwicklungsaufwendungen, welche diese Kriterien nicht erfüllen, sowie alle Forschungsaufwendungen werden sofort ergebniswirksam erfasst. Ab dem Zeitpunkt der Markteinführung werden die aktivierten Entwicklungskosten abgeschrieben. Die Abschreibung erfolgt linear über einen Zeitraum zwischen fünf und zehn Jahren. Solange ein Entwicklungsprojekt nicht abgeschlossen ist, erfolgt mindestens einmal jährlich eine Überprüfung der Werthaltigkeit der aufgelaufenen aktivierten Beträge.

Vertragserfüllungskosten wurden in der MAN Gruppe nicht aktiviert. Vertragsanbahnungskosten werden in der MAN Gruppe nur aktiviert und linear über die Laufzeit des Vertrags abgeschrieben, soweit sie wesentlich sind, der zugrunde liegende Vertrag eine Laufzeit von mindestens einem Jahr hat und diese Kosten nicht angefallen wären, wenn der entsprechende Vertrag nicht zustande gekommen wäre.

d) Sachanlagen

Sachanlagen werden zu historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um Abschreibungen und ggf. auch Wertminderungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Die Herstellungskosten selbst erstellter Sachanlagen umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten, anteilige Produktionsgemeinkosten sowie im Fall der Herstellung qualifizierter Vermögenswerte, die auf den Herstellungszeitraum entfallenden Fremdkapitalzinsen. Sofern Sachanlagen aus wesentlichen identifizierbaren Komponenten mit jeweils unterschiedlichen Nutzungsdauern bestehen, werden diese Komponenten separat bilanziert und abgeschrieben.

Aufwendungen für Instandhaltungen und Reparaturen werden ergebniswirksam erfasst, soweit sie nicht aktivierungspflichtig sind.

Sachanlagen werden linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und ggf. angepasst. Den Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde: Gebäude (zehn bis 50 Jahre), Grundstückseinrichtungen (fünf bis 33 Jahre), Technische Anlagen und Maschinen (drei bis zwölf Jahre), Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (drei bis 15 Jahre).

e) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen Grundstücke und Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen und/oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehalten werden. Sie werden analog zu Sachanlagen zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten bilanziert und linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer – sofern es sich nicht um Grundstücke handelt – abgeschrieben. Die Restnutzungsdauern der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien liegen im Wesentlichen zwischen fünf und 25 Jahren. Der Fair Value dieser Immobilien wird im Anhang angegeben. Grundlage für die Ermittlung des Fair Values sind interne Berechnungen oder durch Dritte (Sachverständige) erstellte Gutachten (auf Basis anerkannter Bewertungsmethoden). Diese können unter Anpassung der sich verändernden Variablen in Folgejahren wieder verwendet werden. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Mietertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten und eines gewerbeimmobilienspezifischen Vielfältigers ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgesichtspunkten werden die Angaben zu den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien mit den Sachanlagen zusammengefasst.

f) Vermietete Erzeugnisse

Unter den „Vermieteten Erzeugnissen“ werden Verkäufe von Erzeugnissen, die mit einer Rückkaufverpflichtung verkauft sind, ausgewiesen, soweit MAN die mit den Erzeugnissen verbundenen Chancen und Risiken zurückbehält. Die als „operating lease“ bilanzierten Leasingobjekte werden zu Herstellungskosten bewertet und entsprechend der Laufzeit des Leasingvertrags bzw. bis zur Rücknahme linear auf die Restwerte abgeschrieben.

Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

g) Wertminderungen

Wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Buchwerte von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, zu Anschaffungskosten bilanzierten Sonstigen Beteiligungen, Vermieteten Erzeugnissen oder Sonstigen Forderungen wertgemindert sein könnten, wird ein Wertminderungstest durchgeführt. Für Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmten Nutzungsdauern, noch nicht betriebsbereite Immaterielle Vermögenswerte sowie den Goodwill wird der Wertminderungstest mindestens einmal jährlich durchgeführt. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswerts ermittelt, um den Umfang einer ggf. vorzunehmenden Wertminderung zu bestimmen. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Wert aus dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert. Der Nutzungswert entspricht dem Barwert der erwarteten Cashflows. Als Diskontierungszinssatz wird ein den Marktbedingungen entsprechender Zinssatz vor Steuern verwendet.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugt (zahlungsmittelgenerierende Einheit), bestimmt, welcher der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann. Der Goodwill wird zu Zwecken des Wertminderungstests jeweils der kleinsten goodwilltragenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet. Ist der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts niedriger als der Buchwert, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Wertminderung des Vermögenswerts.

Ergibt sich für einen Vermögenswert oder eine zahlungsmittelgenerierende Einheit nach einer vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag, erfolgt eine Wertaufholung maximal bis auf die fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, die sich ohne die Wertminderung ergeben

hätten. Die Wertaufholung erfolgt ergebniswirksam. Die Wertaufholung eines zuvor abgeschrieben Goodwill ist nicht zulässig.

h) Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten und anteilige fixe und variable Produktionsgemeinkosten. Die zugerechneten Gemeinkosten sind überwiegend auf Basis der üblichen Kapazitätsauslastung ermittelt. Vertriebskosten, Kosten der allgemeinen Verwaltung und Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Rohstoffe und Handelswaren werden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten bewertet.

i) Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Originäre Finanzinstrumente beinhalten Forderungen an Kunden, Ausleihungen, Finanzbeteiligungen und Flüssige Mittel sowie Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen. Flüssige Mittel enthalten die Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzinvestitionen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Auch die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Finanzinstrumente im Anwendungsbereich des IFRS 9. Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, d. h. zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Die MAN SE betreibt ein zentrales Cash Management, an das auch die früher zur MAN Gruppe gehörigen Gesellschaften des PE-Geschäfts angeschlossen sind. Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen werden täglich durch die MAN SE geschlossen und im Konzernabschluss der MAN Gruppe als Forderung an/Verbindlichkeiten gegenüber diesen Gesellschaften bilanziert. Derartige Forderungen, die aus dem Cash Pooling bestehen, werden unter den Flüssigen Mitteln ausgewiesen, die Verbindlichkeiten unter den Finanzverbindlichkeiten.

Originäre Finanzinstrumente werden bei erstmaliger Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) angesetzt. Bei der Erstbewertung entspricht der Fair Value grundsätzlich dem Transaktionspreis, d. h. der hingegebenen oder der empfangenen Gegenleistung.

Finanzinstrumente, die erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum Fair Value bewertet werden, werden mit ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Transaktionskosten angesetzt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die keine signifikante Finanzierungskomponente beinhalten, werden mit dem Transaktionspreis angesetzt.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttowert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt von der MAN Gruppe rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren.

Finanzinstrumente werden nach dem wirtschaftlichen Gehalt der vertraglichen Vereinbarung und den Regelungen des IAS 32 als finanzieller Vermögenswert, Eigenkapitalinstrument oder finanzielle Verbindlichkeit klassifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Sofern Finanzbeteiligungen (Eigenkapitalinstrumente) nicht zu Handelszwecken gehalten werden, besteht unter IFRS 9 das Wahlrecht, Wertänderungen erfolgsneutral zu erfassen (ohne Recycling). Da die ergebniswirksame Darstellung der Gewinne und Verluste aus Wertänderungen des Fair Values von Finanzbeteiligungen für die Entwicklung der Finanzbeteiligung nicht aussagekräftig ist, übt die MAN Gruppe diese Option aus.

Standardmäßig werden alle anderen finanziellen Vermögenswerte als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden in die folgenden Kategorien eingeordnet:

Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten:

- Nur zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Innerhalb der MAN Gruppe sind keine originären Finanzinstrumente hiervon betroffen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten:

- Die originären finanziellen Verbindlichkeiten der MAN Gruppe werden regelmäßig zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die MAN Gruppe wendet die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten nicht an.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Verbindlichkeit bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen und
- etwaiger außerplanmäßiger Abschreibungen für Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit nach dem Modell der erwarteten Kreditverluste sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio, Disagio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts oder der finanziellen Verbindlichkeit verteilt wird.

Tochterunternehmen bzw. assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

j) Wertminderung von Finanzinstrumenten und vertraglichen Vermögenswerten

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte erfasst die MAN Gruppe stets eine Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste. Diese werden unter Verwendung einer Wertberichtigungstabelle geschätzt, sofern keine objektiven Hinweise auf eine individuelle Wertminderung vorliegen. Die Wertberichtigungstabelle basiert auf den historischen Erfahrungen des Konzerns über Zahlungsausfälle, bereinigt um schuldnerspezifische Faktoren, allgemeine wirtschaftliche Faktoren und aktuelle sowie zukünftige Entwicklungen von Einflussgrößen, wie den Zeitwert des Geldes. Die Wertberichtigungsquoten hängen von der Anzahl der Tage ab, die eine Forderung überfällig ist:

- Nicht wertgemindert und nicht überfällig: 1,0 % der Forderung;
- Bis zu 30 Tage überfällig: 1,5 % der Forderung;
- Ab 31 Tage bis 90 Tage überfällig: 2,5 % der Forderung;
- Mehr als 91 Tage überfällig: 4,0 % der Forderung.

Für alle anderen Finanzinstrumente erfasst die MAN Gruppe eine Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erst, wenn das Kreditrisiko seit der erstmaligen Erfassung signifikant gestiegen ist. Wenn sich andererseits das Ausfallrisiko des Finanzinstrumentes seit der erstmaligen Erfassung nicht signifikant erhöht hat, wird eine Wertberichtigung in Höhe des Zwölf-Monats-Kreditverlusts erfasst. Inwiefern für ein Finanzinstrument eine Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste zu erfassen ist, richtet sich nach der Wahrscheinlichkeit einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos seit erstmaliger Erfassung. Sofern die internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme nicht früher auf einen signifikanten Anstieg des Ausfallrisikos hindeuten, besteht die widerlegbare Vermutung innerhalb der MAN Gruppe, dass ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Finanzinstrumente werden einer der drei folgenden Kreditausfallstufen zugeordnet:

- Stufe 1: Finanzinstrumente bei erstmaliger Erfassung und Finanzinstrumente mit keiner signifikanten Veränderung des Ausfallrisikos
- Stufe 2: Finanzinstrumente, die eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos auf Basis der Erwartungen über die Laufzeit des Vertrags aufweisen
- Stufe 3: Finanzinstrumente mit beeinträchtigter Bonität

Die Zuordnung zu den verschiedenen Kreditausfallstufen wird vom Konzern zu jedem Stichtag neu überprüft. Ein finanzieller Vermögenswert ist in seiner Bonität beeinträchtigt, wenn ein oder mehrere Ereignisse eingetreten sind, die sich nachteilig auf zukünftige Cashflows auswirken. Dies umfasst Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohender Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen. Die Höhe der erwarteten Kreditverluste ist abhängig von der Ausfallwahrscheinlichkeit, der Ausfallverlustquote und der Kredithöhe zum Zeitpunkt des Ausfalls. Wenn aufgrund der internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme kein Grund zu der Annahme besteht, dass ein Ausfall vorzeitig eingetreten ist, wird innerhalb der MAN Gruppe grundsätzlich davon ausgegangen, dass ein Ausfall eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als 90 Tage überfällig sind.

Der erwartete Kreditverlust wird für finanzielle Vermögenswerte als Differenz zwischen den vertraglich geschuldeten Zahlungsströmen an die MAN Gruppe und den erwarteten Zahlungsströmen des Konzerns ermittelt. Die daraus resultierende Differenz wird mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontiert.

k) Derivative Finanzinstrumente

In der MAN Gruppe werden derivative Finanzinstrumente wie z. B. Swaps, Termingeschäfte und Optionen eingesetzt, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken entgegenzuwirken. Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag zum Fair Value bilanziert. Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgt grundsätzlich am Handelstag.

Der Ausweis der Bewertungs- und Realisierungseffekte in der Gewinn- und Verlustrechnung hängt davon ab, ob das Derivat in eine Hedgebeziehung nach IFRS 9 eingebunden wurde. Derivate, die nicht den Kriterien des IFRS 9 für Hedge Accounting genügen, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet (im Weiteren auch als „Derivate außerhalb Hedge Accounting“ bezeichnet). In Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Risiko werden die Gewinne und Verluste aus Wertänderungen des Derivats entweder im sonstigen betrieblichen Ertrag/Aufwand oder im Finanzergebnis ausgewiesen.

Voraussetzung für die Anwendung von Hedge Accounting ist, dass die Sicherungsbeziehung zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument klar dokumentiert ist und dass zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, der nicht durch den Einfluss des Kreditrisikos dominiert wird. Die eingesetzten Sicherungsinstrumente und die abgesicherten Positionen sind von demselben Risiko betroffen (Wechselkursrisiko). In jeder Sicherungsbeziehung, für die Hedge Accounting angewendet wird, entspricht der designierte Betrag des gesicherten Grundgeschäfts dem Volumen des Sicherungsinstruments. Bei der Absicherung zukünftiger Cashflows (Cashflow-Hedges) werden die Sicherungsinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne oder Verluste aus der Neubewertung des effektiven, designierten Teils des Derivats werden in der Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten unter der Position „Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)“ erfasst, während Gewinne oder Verluste aus dem nicht designierten Terminelement des Derivats und des Währungsbasis-Spreads innerhalb der Position „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“ erfasst werden.

Die im Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten kumulierten Beträge werden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert, sobald die abgesicherten zukünftigen Zahlungsmittelflüsse ergebniswirksam werden. Die Umgliederung wirkt stets in der GuV-Position, in der das gesicherte Grundgeschäft enthalten ist. Der ineffektive Teil des Cashflow-Hedges wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Der Konzern wendet kein Fair Value Hedge Accounting an.

l) Ertragsteuern

Die Ertragsteuern enthalten laufende und latente Verpflichtungen aus Ertragsteuern, die auf Grundlage der Steuergesetze der jeweiligen Jurisdiktion ermittelt werden, in denen die MAN Gruppe tätig ist, darunter auch die aufgrund der bis zum 31. Dezember 2018 bestehenden steuerlichen Organschaft von der Volkswagen AG belasteten Steuern. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert. In den Ertragsteuerrückstellungen sind auch Beträge für Steuerzinsen und eventuelle Zuschläge enthalten, sofern sie wahrscheinlich zu einer künftigen Belastung führen werden.

Aktive und passive latente Steuern werden für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, für Steuergutschriften und steuerliche Verlustvorträge abgegrenzt. Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt zu dem am Bilanzstichtag gültigen oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Anwendung kommenden Steuersatz.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und sich die Laufzeiten entsprechen.

Veränderungen der latenten Steuern in der Bilanz führen grundsätzlich zu latentem Steueraufwand bzw. -ertrag. Soweit die Veränderung latenter Steuern aus Sachverhalten resultiert, die direkt im Eigenkapital erfasst wurden, wird auch die Veränderung der latenten Steuern direkt im Eigenkapital berücksichtigt.

m) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsverpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen („defined benefit obligation“) auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet und auf ihren Barwert abgezinst. Dabei werden Annahmen über die zukünftige Entwicklung bestimmter Parameter wie Gehaltssteigerungen und Mitarbeiterfluktuation berücksichtigt.

Die Pensionsrückstellungen sind um den Fair Value des zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen bestehenden Planvermögens vermindert. Soweit das Planvermögen

die Verpflichtung übersteigt, wird dieser Überhang nur insoweit als Vermögenswert angesetzt, als hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge resultiert.

Der Dienstzeitaufwand, der die im Geschäftsjahr gemäß Leistungsplan hinzuerworbenen Ansprüche der aktiven Arbeitnehmer repräsentiert, wird innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen. Die Nettozinserträge bzw. -aufwendungen ergeben sich durch Multiplikation des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld mit dem Abzinsungssatz und werden im Zinsaufwand berücksichtigt.

Neubewertungen des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus Abweichungen zwischen den getroffenen versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen oder Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, sowie Erträge aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Die Neubewertungen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Zahlungen für beitragsorientierte Pläne werden ergebniswirksam innerhalb der Funktionskosten erfasst.

n) Aktienbasierte Vergütung

Ende des Jahres 2018 wurde das Vergütungssystem im Bereich des PE-Geschäfts durch Einführung eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung) modifiziert. Zum Zeitpunkt der Gewährung dieser Vergütungskomponente wird der jährliche Zielbetrag auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen-Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und dem Berechtigten als reine Rechengröße zugeteilt. Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt. Durch den Verkauf des PE-Geschäfts mit Ablauf des 31. Dezember 2018 wird dieses

Vergütungssystem nicht mehr in der MAN Gruppe angewendet. Im Zeitraum der Anwendung hatte es keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MAN Gruppe.

Die Verpflichtungen aus diesem Vergütungssystem entstehen, sobald MAN und der jeweils Berechtigte ein gemeinsames Verständnis über die aktienbasierte Vergütung erlangt haben. Unterliegt diese Verpflichtung einem Genehmigungsverfahren, erfolgt die Gewährung, sobald die Genehmigung erteilt wurde. Die Verpflichtungen werden als „cash-settled plan“ bilanziert. Für diese in bar zu erfüllenden Vergütungspläne erfolgt die Bewertung während der Laufzeit zum Fair Value. Dieser wird mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens ermittelt. Der Vergütungsaufwand als Teil des Personalaufwands wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

o) Sonstige Rückstellungen

Die Sonstigen Rückstellungen werden für alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen gebildet, die aus Ereignissen der Vergangenheit resultieren, die wahrscheinlich zu einer künftigen wirtschaftlichen Belastung führen werden und deren Höhe verlässlich geschätzt werden kann. Die Bewertung erfolgt in Höhe des Betrags, der zur Erfüllung der Verpflichtungen bei bestmöglicher Schätzung notwendig ist. Sofern der Zinseffekt wesentlich ist, wird die Rückstellung mit dem Barwert angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Eine mit einer Rückstellung zusammenhängende erwartete Erstattung Dritter wird als separater Vermögenswert aktiviert, wenn ihre Realisation so gut wie sicher ist.

Die Bilanzierung der Rückstellungen wird regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst. Resultiert aus einer geänderten Einschätzung eine Reduzierung des Verpflichtungsumfangs, wird die Rückstellung anteilig aufgelöst und der Ertrag in dem Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem die Rückstellung ursprünglich gebildet wurde.

Rückstellungen für Gewährleistungen, die dem Kunden zusichern, dass das verkaufte Produkt mit den vereinbarten Spezifikationen übereinstimmt, werden zum Zeitpunkt des Verkaufs der betreffenden Erzeugnisse oder der Erbringung der entsprechenden Dienstleistung gebildet. Die Bewertung basiert vorrangig auf historischen

Erfahrungswerten. Für bekannte Schäden werden darüber hinaus Einzelrückstellungen gebildet. Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen werden gebildet, soweit ein detaillierter, formaler Restrukturierungsplan erstellt und dieser den betroffenen Parteien mitgeteilt worden ist. Rückstellungen für ausstehende Kosten und für übrige Verpflichtungen sind auf der Basis ihres wahrscheinlichen Eintritts bewertet, in der Regel in Höhe voraussichtlich noch anfallender Herstellungskosten. Rückstellungen für drohende Verluste aus belastenden Verträgen werden gebildet, wenn der aus dem Vertrag resultierende erwartete wirtschaftliche Nutzen geringer ist als die zur Vertragserfüllung unvermeidbaren Kosten.

p) Eventualverbindlichkeiten

Sofern die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, der Abfluss finanzieller Ressourcen aber nicht unwahrscheinlich ist, wird über diese Verpflichtungen im Konzernanhang berichtet (siehe Angabe „Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse“). Eine Passivierung dieser Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, d. h. der Abfluss finanzieller Ressourcen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

q) Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche

Hierunter fallen einzelne langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sowie direkt mit ihnen in Verbindung stehende Schulden (Veräußerungsgruppe), wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch betriebliche Nutzung realisiert werden sollen.

Langfristige Vermögenswerte, die einzeln oder zusammen in einer Veräußerungsgruppe als „zur Veräußerung bestimmt“ klassifiziert sind, werden in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt zum niedrigeren Betrag aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten; eine planmäßige Abschreibung wird nicht mehr vorgenommen. Im Falle einer späteren Erhöhung des Fair Values abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Bei einem aufgegebenen Geschäftsbereich handelt es sich um einen Unternehmensteil, der ein wesentliches Geschäftsfeld der MAN Gruppe darstellt und zur Veräußerung bestimmt ist oder veräußert wurde. Die Vermögenswerte und Schulden von einem aufgegebenen Geschäftsbereich werden bis zum Abschluss des Verkaufs in der Bilanz als „zur Veräußerung bestimmt“ ausgewiesen und mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Das Ergebnis aus dieser Bewertung, die Gewinne und Verluste aus der Veräußerung sowie das Ergebnis aus der laufenden Geschäftstätigkeit des aufgegebenen Geschäftsbereichs werden in der Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als „Ergebnis aufgegebenen Geschäftsbereiche“ ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Vorperiode sowie die Kapitalflussrechnung werden entsprechend angepasst. Die Angaben im Anhang zum Konzernabschluss, ausgenommen Anmerkung (5), – soweit sie Bezug auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung nehmen – beziehen sich auf fortgeführte Aktivitäten, es sei denn, ein IFRS verlangt den Einbezug der aufgegebenen Geschäftsbereiche, oder es ist anders vermerkt.

r) Vorjahresinformationen

Zur Anpassung von Vorjahresdaten wird auf die Anmerkungen (3) und (5) verwiesen.

s) Schätzungen und Ermessensspielräume

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfordert bei einigen Sachverhalten einen gewissen Grad von Einschätzungen und Ermessensentscheidungen. Die vorgenommenen Schätzungen wurden auf der Basis von Erfahrungswerten und weiteren relevanten Faktoren unter Berücksichtigung der Prämisse der Unternehmensfortführung vorgenommen. Alle Schätzungen und Annahmen werden nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu vermitteln. Bestehende Unsicherheiten werden bei der Wertermittlung angemessen berücksichtigt, dennoch können zukünftige Ereignisse von den Schätzungen abweichen und einen erheblichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Die Einschätzungen und Annahmen werden laufend überprüft.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der relevanten Märkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, erläutert.

Bei folgenden Sachverhalten sind die zum Bilanzstichtag getroffenen Annahmen von besonderer Bedeutung:

Die mindestens einmal jährlich durchgeführte Überprüfung der Goodwills auf Wertminderungen erfordert u. a. die Prognose von künftigen Cashflows sowie deren Diskontierung. Dabei liegen den Cashflows Prognosen zugrunde, die auf vom Management genehmigten Finanzplänen aufbauen, siehe Anmerkung (15). Weitere wesentliche Prämissen bilden die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten sowie die Steuersätze. Werden Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen, zu Anschaffungskosten bilanzierte Sonstige Beteiligungen oder Vermietete Erzeugnisse oder Sonstige Forderungen auf Wertminderungen getestet, ist die Bestimmung des erzielbaren Betrags der Vermögenswerte gleichermaßen mit Schätzungen des Managements verbunden.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungen der Vergangenheit. Kommt es im Rahmen der Überprüfung der Nutzungsdauer zu einer Änderung der Einschätzung, wird die Restnutzungsdauer angepasst und ggf. eine Wertminderung vorgenommen. Die Bewertung der Vermieteten Erzeugnisse hängt zudem vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab. In Abhängigkeit vom Umfang der Ausübung der Rückgaberechte sowie der Entwicklung der Wiederverwertungspreise können die tatsächlich eintretenden Belastungen von den erwarteten Risiken abweichen.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen aus Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeleitet. Auch die Ermittlung der Buchwerte von Finanzbeteiligungen, die nicht börsennotiert sind und zum Fair Value angesetzt werden, basiert auf umfangreichen Prognosen und Schätzungen.

Die Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen erfolgt auf Basis von versicherungsmathematischen Verfahren. Diese Bewertungen beruhen vor allem auf Annahmen über die Abzinsungsfaktoren, Gehalts- und Rententrends sowie die Lebenserwartungen. Diese versicherungsmathematischen Annahmen können aufgrund von veränderten Markt- und Wirtschaftsbedingungen erheblich von den tatsächlichen Entwicklungen abweichen und deshalb zu einer wesentlichen Veränderung der Pensions- und ähnlicher Verpflichtungen führen.

Da der Konzern in zahlreichen Ländern operativ tätig ist, unterliegt er in einer Vielzahl von Steuerhoheiten den unterschiedlichsten Steuergesetzen. Dabei sind für jedes Besteuerungssubjekt die erwarteten tatsächlichen Ertragsteuern sowie die aktiven und passiven latenten Steuern zu ermitteln. Dieses erfordert u. a. Annahmen über die Auslegung komplexer Steuervorschriften sowie die Möglichkeit, im Rahmen der jeweiligen Steuerart und Steuerjurisdiktion ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Weichen diese Annahmen vom tatsächlichen Ausgang solcher steuerlichen Unwägbarkeiten ab, können sich Auswirkungen auf den Steueraufwand sowie die latenten Steuern ergeben. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Die Bewertung von Sonstigen Rückstellungen und vergleichbaren Verpflichtungen ist in Abhängigkeit vom jeweils zugrunde liegenden Geschäftsvorfall teilweise komplex und in erheblichem Maß mit Schätzungen verbunden. Die vom Management getroffenen Annahmen bezüglich des Eintritts sowie der möglichen Höhe der Inanspruchnahme basieren u. a. auf Erfahrungswerten, verfügbaren technischen Daten, Einschätzungen von Kostenentwicklungen und potenziellen Gewährleistungsfällen, Diskontierungsfaktoren sowie möglichen Verwertungserlösen. Die Bewertung von Restrukturierungsrückstellungen ist mit Schätzungen und Annahmen in Bezug auf die Höhe der Abfindungszahlungen, Auswirkungen belastender Verträge, den Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen und demzufolge die zeitliche Verteilung der erwarteten Auszahlungen behaftet. Die Annahmen für die Bewertung werden mit Fortschritt des Restrukturierungsprogramms regelmäßig überprüft. Rechtsstreitigkeiten und andere rechtliche Verfahren werfen gleichzeitig

komplexe rechtliche Fragestellungen auf und sind mit zahlreichen Schwierigkeiten und Unsicherheiten verbunden. Eine Rückstellung wird hierfür gebildet, wenn es wahrscheinlich ist, dass im Zusammenhang mit diesen Verfahren eine Verpflichtung entstanden ist, die wahrscheinlich zu zukünftigen Mittelabflüssen führen wird und hinsichtlich der Höhe verlässlich schätzbar ist. Die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, erfordert erhebliches Ermessen und umfangreiche Schätzungen durch das Management. Zukünftige Ereignisse und Entwicklungen sowie Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können zu einem künftigen Zeitpunkt zu einer geänderten Beurteilung führen. Zusätzliche Aufwendungen, die eine wesentliche Wirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von MAN haben können, können somit nicht vollständig ausgeschlossen werden.

5 Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte

a) Aufgegebene Geschäftsbereiche

Am 25. Oktober 2018 gab der Volkswagen Konzern seine Absicht bekannt, das Power-Engineering-Geschäft an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, die nicht zum MAN Konzern gehört, zu veräußern. Das PE-Geschäft besteht aus den beiden früheren Segmenten MAN Energy Solutions (vormals MAN Diesel & Turbo) und Renk sowie der HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG.

MAN Energy Solutions ist ein weltweit führender Anbieter von Schiffsdieselmotoren und stationären Motoren sowie einer der führenden Anbieter von Turbomaschinen. Renk ist ein weltweit führender Hersteller von hochwertigen Spezialgetrieben, Antriebskomponenten und Prüfsystemen.

Die Veräußerung fand mit Ablauf des 31. Dezember 2018 statt. Dies stellt auch den Zeitpunkt dar, ab dem die Kontrolle auf den Erwerber übergegangen ist.

Analyse des Gewinns des aufgegebenen Geschäftsbereichs

Die Ergebnisse des aufgegebenen Geschäftsbereichs werden in der Gewinn- und Verlustrechnung gesondert ausgewiesen und sind nachstehend (einschließlich Vergleichszahlen) für das gesamte PE-Geschäft dargestellt. In der Bilanz zum 31. Dezember 2018 werden die Vermögenswerte und Schulden des aufgegebenen Geschäftsbereichs nicht gesondert dargestellt, da die Veräußerung des Geschäftsbereichs Power Engineering und somit die Entkonsolidierung zum 31. Dezember 2018 stattfand. In der Bilanz zum 31. Dezember 2017 sind die Werte des PE-Geschäfts enthalten.

Mio €	2018	2017
Umsatz	3 588	3 255
Sonstige Erträge	173	110
Aufwendungen	-3 519	-3 158
Ergebnis vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	242	206
Zugewiesene Ertragsteuern	-41	-58
Veräußerungsgewinn nach Steuern	48	-
Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche	250	149

Analyse des Veräußerungsgewinns nach Steuern des aufgegebenen Geschäftsbereichs

Der Veräußerungspreis wurde ausgehend vom Nettovermögen zu Buchwerten des aufgegebenen Geschäftsbereichs ermittelt. Ein Abwertungsbedarf bei der Umklassifizierung als aufgebener Geschäftsbereich ergab sich nicht.

Nach Berücksichtigung von Minderheiten, Reklassifizierung von im Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten erfassten Beträgen in Höhe von 36 Mio € und Ertragsteueraufwand auf den Verkaufserlös in Höhe von 89 Mio € ergab sich bei einer erhaltenen Gegenleistung von 1 980 Mio € ein Veräußerungsgewinn nach Steuern von 48 Mio €.

Analyse der Buchwerte des aufgegebenen Geschäftsbereichs zum Zeitpunkt der Veräußerung und des Abgangs/Zugangs von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht der nach Hauptgruppen unterteilten veräußerten Vermögenswerte und Schulden des aufgegebenen Geschäftsbereichs:

Mio €	31.12.2018
Immaterielle Vermögenswerte	392
Sachanlagen	756
Flüssige Mittel	862
Vorräte	1 402
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	935
Übrige Vermögenswerte	447
Summe Vermögenswerte	4 794
Finanzverbindlichkeiten	555
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	130
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	671
Sonstige Rückstellungen	460
Übrige Verbindlichkeiten	997
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2 814
Nettovermögen des aufgegebenen Geschäftsbereichs	1 980

Die Zahlung des Kaufpreises für das PE-Geschäft hat nicht im Geschäftsjahr stattgefunden. Aus der Veräußerung gingen Flüssige Mittel in Höhe von 862 Mio € ab. Darin enthalten sind aufgelebte Cash-Pool-Forderungen in Höhe von 759 Mio € gegenüber der MAN Gruppe, die keine Auswirkung auf den Cashflow der MAN Gruppe in 2018 hatten. Gegenläufig dazu lebten bei der MAN Gruppe Cash-Pool-Forderungen in Höhe von 525 Mio € auf, die im Cashflow aus der Investitionstätigkeit wirkten.

Gewinn oder Verlust aus Vorjahren als aufgebene Geschäftsbereiche klassifizierte Gesellschaften

Die Geschäftsberichte der MAN SE für die Geschäftsjahre 2009 bis 2017 enthalten ausführliche Informationen im Zusammenhang mit der Veräußerung der Anteile an der Ferrostaal GmbH, Essen (Ferrostaal), ehemals Ferrostaal AG.

Die Nettoergebnisse aus Ferrostaal stellen sich für das Vorjahr wie folgt dar:

Mio €	2017
Aufwendungen und Erträge	25
Ertragsteuern	-7
	17

Sie resultieren aus nachträglichen Kaufpreisanpassungen für Steuern der Vorjahre dieser ehemaligen Tochtergesellschaft einschließlich Zinsen. Die dargestellten Beträge sind als Cashflow aus der Geschäftstätigkeit in der Kapitalflussrechnung vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2017 enthalten.

b) Weitere Veräußerungsgruppe

Im 3. Quartal 2018 wurde die Restrukturierung des indischen Geschäftsbetriebs der MAN Truck & Bus eingeleitet und im 4. Quartal 2018 vollzogen. Im Zusammenhang mit dem Verkauf von dort zugeordneten Vermögenswerten entstanden Wertminderungen im mittleren zweistelligen Millionenbereich. Davon entfielen auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte ein Betrag in Höhe von 30 Mio €, der in den Umsatzkosten enthalten ist.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

6 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten stellen sich wie folgt dar:

Mio €	MAN Truck & Bus	MAN Latin America	Sonstige	2018
Fahrzeuge	6 688	1 290	-97	7 881
Originalteile				
Nutzfahrzeuggeschäft	1 453	89	-27	1 515
Gebrauchtfahrzeuge	681	9	-	690
Motoren, Aggregate	409	-	-4	406
Buy-Back und Leasinggeschäft ¹	865	-	-	865
Werkstattleistungen	617	7	1	625
Sonstige Umsatzerlöse	101	26	-4	123
	10 815	1 421	-131	12 104

¹ Umsatzerlöse nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen u. a. Umsätze aus Lizenzen.

Die 2018 ausgewiesenen Umsatzerlöse, die zu Beginn des Berichtszeitraums in den Vertragsverbindlichkeiten (Anmerkung (29)) enthalten waren, beliefen sich auf 340 Mio €.

Umsatzerlöse in Höhe von 25 Mio € resultieren aus in früheren Perioden erfüllten Leistungsverpflichtungen. Dies betrifft im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen für Kundenboni.

a) Informationen über die Leistungsverpflichtungen der Gruppe

Die Leistungsverpflichtungen des Konzerns umfassen im Wesentlichen den Verkauf von Lkw, schweren Spezialfahrzeugen, Bussen und damit verbundenen Originalteilen sowie die Erbringung von Reparatur- und Wartungsleistungen. Neben regulären gesetzlichen Gewährleistungen gewährt der Konzern auch verlängerte Garantien.

Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Produkten sind erfüllt, wenn der Kunde die Kontrolle über diese Produkte erlangt. Dies ist normalerweise der Fall, wenn das Produkt an den Kunden geliefert wurde und der Kunde das Fahrzeug abgenommen hat.

Üblicherweise sehen die Zahlungsbedingungen eine Frist von 30 Tagen vor. In einigen Märkten werden Zahlungsfristen bis zu 140 Tagen gewährt. Verträge enthalten keine wesentlichen Finanzierungskomponenten. Kunden können sich entscheiden, ein Fahrzeug mit Finanzierungslösungen mit einer Tochtergesellschaft des Volkswagen Konzerns (z. B. Volkswagen Financial Services) zu finanzieren. Wenn eine Finanzierungsgesellschaft des Volkswagen Konzerns die Finanzierung bereitstellt, erhält MAN die Zahlung von dieser Partei, kurz nachdem der Kunde das Fahrzeug erhalten hat.

Leistungsverpflichtungen in Bezug auf Serviceverträge und bestimmte verlängerte Garantien werden über die Laufzeit der Garantie erfüllt. Bei Vorauszahlungen wird der zugewiesene Transaktionspreis zum Zeitpunkt des ursprünglichen Verkaufsvorgangs als Vertragsverbindlichkeit erfasst und über die Dauer der Dienstleistung als Umsatz erfasst. Gleicht die Zahlung der Servicegebühr der

erbrachten Leistung, entspricht die Umsatzerfassung den gezahlten Gebühren.

Bei Verträgen, bei denen Serviceelemente im Vergleich zum Verkaufspreis des Fahrzeugs einen unwesentlichen Wert haben, wird die Residualwertmethode für die Allokation des Transaktionspreises verwendet. Dies führt nicht zu wesentlichen Unterschieden im Vergleich zum Umsatz, der auf relativen Einzelverkaufspreisen basiert.

b) Allokation des Transaktionspreises auf die verbleibenden Leistungsverpflichtungen

Nachfolgende Tabelle zeigt den Wert der Verkaufsverträge, denen am Ende des Berichtszeitraums nicht erfüllte oder teilweise nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen zugeordnet wurden. Die Umsatzrealisierung wird in den dargestellten Zeitbändern erwartet.

Mio €	31.12.2018
Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsatzrealisierung	
Innerhalb eines Jahres	3 498
1 – 5 Jahre	269
In mehr als fünf Jahren	6
	3 773

7 Sonstige betriebliche Erträge

Mio €	2018	2017
Erträge aus Wechselkursveränderungen	122	120
Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Verbindlichkeiten	16	61
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten im Hedge Accounting	-	41
Erträge aus sonstigen Sicherungen	12	-
Erträge aus Weiterberechnungen	41	43
Erträge aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	8	15
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	-	10
Erträge aus Miet- und Pachteinnahmen	6	8
Übrige Erträge	220	73
	426	372

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Im Vorjahr wurden diese Effekte im Finanzergebnis ausgewiesen. Nach IFRS 9 sind diese im Operativen Ergebnis zu zeigen.

Die Übrigen Erträge enthalten Erträge aus der Auflösung von Verbindlichkeiten für Sozialbeiträge in Höhe von 144 Mio €. Darüber hinaus sind dort Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 5 Mio € (14 Mio €) für angefallene Aufwendungen erfasst.

Im Vorjahr wurden innerhalb der Position „Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf nicht finanzielle Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Mit der Umstellung auf IFRS 9 werden diese Erträge im Berichtsjahr in der Position „Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte“ ausgewiesen.

8 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio €	2018	2017
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	114	128
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten im Hedge Accounting	-	7
Aufwendungen aus sonstigen Sicherungen	23	-
Verluste aus Anlageabgängen	3	4
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	-	20
Übrige Aufwendungen	285	135
	425	294

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umfassen die nicht den Funktionskosten, insbesondere den Umsatzkosten, zugeordneten Aufwendungen.

Die Aufwendungen aus sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Im Vorjahr wurden diese Effekte im Finanzergebnis ausgewiesen. Nach IFRS 9 sind diese im Operativen Ergebnis zu zeigen.

Die Übrigen Aufwendungen enthalten u. a. Aufwendungen für Prozessrisiken. Ferner sind hier Aufwendungen für die Restrukturierung der Aktivitäten von MAN Truck & Bus in Indien enthalten, siehe auch Anmerkung (5). Zudem umfasst diese Position Aufwendungen für die Wertberichtigung von Forderungen aus Verkehrssteuern in Höhe von 88 Mio € bei MAN Latin America.

Im Vorjahr wurden innerhalb der Positionen „Wertberichtigungen auf nicht finanzielle Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Mit der Umstellung auf IFRS 9 werden diese Erträge im Berichtsjahr direkt in der Position „Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte“ ausgewiesen.

9 Zinsergebnis

Mio €	2018	2017
Zinsen und ähnliche Erträge	36	50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-118	-157
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-8	-9
Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes von Verbindlichkeiten und Sonstigen Rückstellungen	-3	-6
Zinsergebnis	-94	-122

Das Zinsergebnis enthält im Wesentlichen Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten.

10 Übriges Finanzergebnis

Mio €	2018	2017
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	202	2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	0
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-6	0
Realisierte Fremdwährungserträge und -aufwendungen	-5	8
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten	-41	0
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting	32	10
Übriges Finanzergebnis	183	19

Die Sonstigen Erträge aus Beteiligungen enthalten 2018 Dividendenerträge aus der Beteiligung an Scania in Höhe von 56 Mio €, im Vorjahr wurde keine Dividende bezahlt. Ferner ist hier die Wertaufholung auf die Beteiligung an der Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk), in Höhe von 145 Mio € enthalten, siehe Anmerkung (17).

Sowohl Veränderung der Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten als auch die Veränderung der Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting ergeben sich im Wesentlichen aus Währungsschwankungen.

11 Ertragsteuern

Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich wie folgt auf:

Mio €	2018	2017
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	20	-16
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	119	85
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	138	69
davon periodenfremde Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-14	11
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	-39	66
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	27	36
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-)	-12	103
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	126	171

Der für das abgelaufene Geschäftsjahr 2018 erwartete Steueraufwand ergibt sich aus der Anwendung des für den Veranlagungszeitraum 2018 gültigen Inlandsteuersatzes von 29,9% (29,9%) auf das Ergebnis vor Steuern. Der Steuersatz berücksichtigt die Gewerbesteuer (14,03%), die Körperschaftsteuer (15,0%) und den Solidaritätszuschlag (5,5% der Körperschaftsteuer). Der Konzernsteuersatz ergibt sich aus dem seit 1. Januar 2014 wirksamen Gewinnabführungsvertrag mit der TRATON SE, einer 100%-igen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 31,58% (29,9%) angewendet. Die Erhöhung resultiert aus der Beendigung der Organschaft mit der TRATON SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019. Die angewendeten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 34,0%. Aus Steuersatzänderungen im Ausland ergaben sich im Geschäftsjahr 2018 (wie im Vorjahr) keine wesentlichen Auswirkungen auf den Gesamtsteueraufwand. Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2018 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 3 Mio € (7 Mio €).

Bei inländischen Gesellschaften sind aktive latente Steuern auf Verlustvorträge für Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer in Höhe von 0 Mio € (1 Mio €) angesetzt. Bei ausländischen Gesellschaften sind für deren landesrechtliche Steuern latente Steuern von 28 Mio € (32 Mio €) aktiviert. Für Gesellschaften, die im Vorjahr oder in der laufenden Periode ein negatives steuerliches Ergebnis erzielt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 17 Mio € (20 Mio €) aktiviert, da die Realisierung dieses Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung erwartet wird. Zum 31. Dezember 2018 werden für bestehende steuerliche Verlustvorträge von 1 468 Mio € (1 032 Mio €) sowie temporäre Differenzen in Höhe von 0 Mio € (0 Mio €) aufgrund geringer Realisationsmöglichkeiten keine aktiven latenten Steuern angesetzt. Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden und die zeitlich begrenzt nutzbar sind, liegen nicht vor (Vorjahr 5 Mio €). Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 28 Mio € (60 Mio €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 3 Mio € (1 Mio €).

Latente Steuern auf thesaurierte Gewinne ausländischer Tochtergesellschaften in Höhe von 1,9 Mrd € (2,5 Mrd €) werden nicht ermittelt, da diese Gewinne weitgehend in den Unternehmen eingesetzt werden sollen. Ausschüttungen würden in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden, sodass von einer Berechnung abgesehen wurde.

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand:

Mio €	2018	2017
Ergebnis vor Ertragsteuern	562	327
Erwarteter Ertragsteueraufwand (Steuersatz 29,9%; Vorjahr 29,9%)	168	98
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-34	-25
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-70	-43
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	27	6
Effekte aus Verlustvorträgen und Tax Credits	26	117
Periodenfremde Steuern	-14	11
Effekte aus Steuersatzänderungen	5	0
Nicht anrechenbare Quellensteuer	5	1
Sonstige Steuereffekte	12	6
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	126	171
Effektiver Steuersatz in %	22,4	52,5

Die aktiven und passiven latenten Steuern verteilen sich auf folgende Bilanzpositionen:

Mio €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	451	522
Sachanlagen und Vermietete Erzeugnisse	17	23	839	782
Langfristige Finanzanlagen	1	2	24	28
Vorräte	12	73	3	19
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	18	12	58	94
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	194	254	-	1
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	1 253	1 140	101	20
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-	-	-	-
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	1 496	1 502	1 476	1 466
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	28	32	-	-
Tax Credits nach Wertberichtigungen	10	18	-	-
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	1 535	1 553	1 476	1 466
davon langfristig	1 053	962	1 345	1 348
Saldierung	-1 294	-1 156	-1 294	-1 156
Konsolidierung	211	178	8	20
Bilanzansatz	451	575	190	329

12 Ergebnis je Aktie

Mio € (wenn nicht anders angegeben)	2018	2017
Ergebnis nach Steuern (Anteil der Aktionäre der MAN SE)	675	311
darin Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche	239	156
Ergebnis der fortgeführten Geschäftsbereiche (Anteil der Aktionäre der MAN SE)	436	155
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt, in Mio Stück)	147,0	147,0
Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in €	2,97	1,06
Ergebnis je Aktie der nicht fortgeführten Bereiche in €	1,62	1,06
Gesamt in €	4,59	2,12

Das Ergebnis je Aktie ist aus dem Konzernergebnis nach Steuern der fortgeführten Geschäftsbereiche und der Zahl der im Jahresdurchschnitt in Umlauf befindlichen Aktien ermittelt. Dabei sind sowohl die Stammaktien als auch die Vorzugsaktien berücksichtigt, da beide Aktiengattungen bezüglich ihrer Ergebnisanteile 2018 wie im Vorjahr gleichberechtigt sind.

Das Ergebnis je Aktie aus den aufgegebenen Geschäftsbereichen betrug 1,62 € (1,06 €).

13 Sonstige Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Personalaufwand der fortgeführten Bereiche

Mio €	2018	2017
Löhne und Gehälter	2 030	1 918
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	451	434
Fortgeführte Bereiche	2 481	2 352

Personalaufwand der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche

Mio €	2018	2017
Löhne und Gehälter	3 174	3 036
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	680	650
Fortgeführte und nicht fortgeführte Bereiche	3 855	3 685

Die Aufwendungen für Altersversorgung für die fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche beliefen sich auf 106 Mio € (109 Mio €). Für weitere Details wird auf die Anmerkung (26) verwiesen.

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche

	2018	2017
Leistungslöhner	26 016	25 617
Indirekter Bereich	25 824	25 439
	51 840	51 056
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	733	720
Auszubildende	2 936	2 912
	54 775	53 968

Für die über Operating-Leasing-Verträge angemieteten Vermögenswerte wurden im Berichtsjahr Aufwendungen für Mindestleasingzahlungen in Höhe von 152 Mio € (124 Mio €) erfasst. Diese betreffen u. a. Mietaufwendungen für Gebäude. Weiterhin fielen Aufwendungen für bedingte Leasingzahlungen in Höhe von 4 Mio € (48 Mio €) an.

14 Gesamtvergütung für die Tätigkeit des Abschlussprüfers

Die nachfolgende Tabelle enthält die berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München (PwC), sowie für Gesellschaften des internationalen PwC-Netzwerks. In den Werten sind die fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche enthalten.

Mio €	2018	2017
Abschlussprüfung	4,2	4,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,4
Steuerberatungsleistungen	0,2	0,3
Sonstige Leistungen	0,2	0,1
	4,8	5,1

Die berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers PwC und der verbundenen deutschen Unternehmen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf insgesamt 2,6 Mio € (2,4 Mio €). Davon sind der Abschlussprüfung 2,2 Mio € (2,2 Mio €) und den anderen Bestätigungsleistungen 0,3 Mio € (0,2 Mio €) zuzuordnen. Die Sonstige Leistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 0,1 Mio € (0,0 Mio €). Wie im Vorjahr wurden keine Steuerberatungsleistungen vom Abschlussprüfer PwC und den verbundenen deutschen Unternehmen erbracht.

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2018 auf die Prüfung des Konzernabschlusses der MAN SE und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen, Steuerberatungsleistungen und Sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nur in geringem Umfang erbracht.

15 Immaterielle Vermögenswerte

Mio €	Lizenzen, Software, ähnliche Rechte sowie Kundenbeziehungen, Markennamen und sonstige Werte	Aktiviert Entwicklungs- kosten	Geschäfts- werte	Immaterielle Vermögenswerte
Bruttobuchwert am 1. Januar 2017	861	2 060	857	3 779
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-577	-895	-78	-1 550
Stand am 1. Januar 2017	284	1 165	779	2 229
Veränderung Konsolidierungskreis/Unternehmenserwerbe	0	-	20	20
Zugänge	16	323	-	339
Umbuchungen	5	-	-	5
Abschreibungen	-41	-98	-	-139
Währungsanpassung	-29	-35	-68	-132
Stand am 31. Dezember 2017	235	1 355	731	2 321
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2017	791	2 342	809	3 942
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-556	-988	-78	-1 622
Stand am 1. Januar 2018	235	1 355	731	2 321
Veränderung Konsolidierungskreis/Unternehmenserwerbe	1	-	-	1
Zugänge	16	289	-	305
Umbuchungen	3	-	-	3
Abgänge	-	-27	-	-27
Abschreibungen	-35	-115	-	-150
Wertminderungen	-10	-	-	-10
Währungsanpassung	-18	-26	-42	-86
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-18	-263	-106	-387
Stand am 31. Dezember 2018	174	1 213	583	1 970
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2018	616	2 189	651	3 456
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-442	-976	-68	-1 485

Im Zeitpunkt der Klassifizierung als aufgebener Geschäftsbereich wurden die Buchwerte der zum PE-Geschäft gehörenden immateriellen Vermögenswerte vom Anlagevermögen in den kurzfristigen Bereich gegliedert. Mit Vollzug der Veräußerung am 31. Dezember 2018 erfolgte der Abgang aus der Bilanz der MAN Gruppe.

Die fremdbezogenen Lizenzen, Software, ähnliche Rechte und Werte sowie die aktivierten Entwicklungskosten haben bestimmbare Nutzungsdauern. Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten, insbesondere in den Umsatzkosten und Vertriebskosten, enthalten.

Im 3. Quartal 2018 wurde die Restrukturierung des indischen Geschäftsbetriebs der MAN Truck & Bus eingeleitet und im 4. Quartal 2018 vollzogen. Im Zusammenhang mit dem Verkauf von dort zugeordneten Vermögenswerten wurden die zugehörigen Immateriellen Vermögenswerte, insbesondere erworbene Kundenstämme, vollständig abgewertet. Die entstandenen Wertminderungen in Höhe von 10 Mio € wurden in den Umsatzkosten erfasst.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio €	2018	2017
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	415	458
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	99	84
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten laut Gewinn- und Verlustrechnung	514	542

Aktiviert Entwicklungskosten für noch in Entwicklung befindliche Projekte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betragen zum 31. Dezember 2018 811 Mio € (806 Mio €).

Aufgliederung der Geschäftswerte

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
MAN Truck & Bus	222	230
MAN Latin America	361	395
MAN Energy Solutions	-	106
	583	731

Die Geschäftswerte sind den oben genannten Bereichen zugeordnet.

Der auf den Bereich MAN Energy Solutions entfallende Geschäftswert wurde zum 31. Dezember 2018 mit der Veräußerung des PE-Geschäfts ausgebucht.

Die Werthaltigkeit der Geschäftswerte wird mindestens einmal jährlich getestet, indem die Buchwerte der dem jeweiligen Geschäftswert zugrunde liegenden Einheiten mit dem Nutzungswert verglichen werden. Der Nutzungswert wird nach der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Der Werthaltigkeitstest basiert auf der aktuellen Fünfjahresplanung für den jeweiligen Bereich.

Zu den wesentlichen Planungsprämissen gehören vor allem die erwartete Marktentwicklung in Relation zu der Entwicklung von MAN, die Entwicklung wesentlicher Fertigungs- und sonstiger Kosten, die Entwicklung im After-Sales-Bereich sowie der Abzinsungsfaktor. Bei der Festlegung der Annahmen werden sowohl allgemeine Marktprognosen, aktuelle Entwicklungen wie auch historische Erfahrungen berücksichtigt. Die langfristigen Wachstumsraten spiegeln geschäfts- und länderspezifische Gegebenheiten wider. Die im Geschäftsjahr 2018 herangezogene langfristige Wachstumsrate beträgt maximal 1% (1%).

Die Cashflows werden für jeden Bereich, dem ein Geschäftswert zugeordnet ist, individuell auf Basis der Umsatz- und Kostenplanung prognostiziert. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt. Für MAN Latin America wird eine risikoadäquate Anpassung der Kapitalkosten um länderspezifische Risiken vorgenommen.

WACC	2018	2017
MAN Truck & Bus	7,0%	6,8%
MAN Latin America	10,6%	10,6%
MAN Energy Solutions	-	8,0%

Eine Wertminderung eines Geschäftswerts liegt vor, wenn der Nutzungswert kleiner ist als der Buchwert des Bereichs. Für 2018 und 2017 wurde kein Wertminderungsbedarf der bilanzierten Geschäftswerte ermittelt. Die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Geschäftswerte führt auch bei einer Variation der Wachstumsprognose für die ewige Rente bzw. des Diskontierungszinssatzes von -/+ 0,5%-Punkten nicht zu einem Wertminderungsbedarf.

16 Sachanlagen

Mio €	Grundstücke und Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Sachanlagen
Bruttobuchwert am 1. Januar 2017	2 018	2 290	1 654	444	83	6 488
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	- 1 040	- 1 592	- 1 238	- 4	- 69	- 3 943
Stand am 1. Januar 2017	978	698	415	440	14	2 545
Veränderung des Konsolidierungskreises/ Unternehmenserwerbe	2	1	0	-	-	4
Zugänge	58	98	126	197	-	480
Umbuchungen	51	75	68	- 207	1	- 11
Abgänge	- 3	- 10	- 5	- 3	- 3	- 24
Zuschreibungen	-	-	-	1	-	1
Abschreibungen	- 59	- 125	- 132	-	- 1	- 316
Wertminderungen	0	0	-	0	- 1	- 1
Währungsanpassung	- 10	- 7	- 10	- 10	-	- 38
Stand am 31. Dezember 2017	1 018	730	462	418	11	2 639
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2017	2 109	2 309	1 745	420	49	6 631
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	- 1 090	- 1 578	- 1 283	- 3	- 38	- 3 992
Stand am 1. Januar 2018	1 018	730	462	418	11	2 639
Veränderung des Konsolidierungskreises/ Unternehmenserwerbe	0	0	0	- 1	-	0
Zugänge	43	84	140	227	-	494
Umbuchungen	97	111	44	- 257	1	- 4
Abgänge	- 9	- 2	- 8	- 3	- 1	- 23
Zuschreibungen	-	-	1	1	-	2
Abschreibungen	- 57	- 122	- 133	-	0	- 313
Wertminderungen	- 10	- 5	- 5	0	0	- 21
Währungsanpassung	- 8	- 5	- 10	- 1	-	- 24
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	- 222	- 291	- 101	- 83	-	- 697
Stand am 31. Dezember 2018	851	500	391	301	10	2 053
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2018	1 696	1 498	1 405	303	49	4 950
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	- 845	- 998	- 1 014	- 2	- 39	- 2 897

Im Zeitpunkt der Klassifizierung als aufgegebenen Geschäftsbereich wurden die Buchwerte der zum PE-Geschäft gehörenden Sachanlagen vom Anlagevermögen in den kurzfristigen Bereich gegliedert. Mit Vollzug der Veräußerung am 31. Dezember 2018 erfolgte der Abgang aus der Bilanz der MAN Gruppe.

Die Abschreibungen und Wertminderungen auf Sachanlagen sind in den Funktionskosten, insbesondere in den Umsatzkosten, enthalten.

Im 3. Quartal 2018 wurde die Restrukturierung des indischen Geschäftsbetriebs der MAN Truck & Bus eingeleitet und im 4. Quartal 2018 vollzogen. In diesem Zusammenhang wurden die verkauften Sachanlagen, insbesondere erworbene Immobilien, technische Anlagen und Spezialwerkzeuge, vollständig abgewertet. Die entstandenen Wertminderungen in Höhe von 20 Mio € wurden in den Umsatzkosten erfasst.

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrug zum 31. Dezember 2018 10 Mio € (11 Mio €), im Vergleich zu den Fair Values in Höhe von 46 Mio € (47 Mio €). Die Ermittlung der Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Bemessungshierarchie).

17 Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Assoziierte Unternehmen

Die bedeutendste nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung ist zum 31. Dezember 2018 das assoziierte Unternehmen Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk).

SINOTRUK

Die MAN SE hält im Nutzfahrzeugbereich seit 2009 als strategischer Investor 25 % plus eine Aktie des Kapitals an Sinotruk, einem der größten Lkw-Hersteller in China. Durch die Beteiligung partizipiert MAN am lokalen Markt.

In Vorjahren erfasste MAN eine Wertminderung auf die Beteiligung an Sinotruk in Höhe von 190 Mio €, da der erzielbare Betrag durch negative Cashflow-Prognosen und eine rückläufige Geschäftsentwicklung unter dem Buchwert lag. Diese Wertminderung wurde zum 30. Juni 2018 aufgehoben, da sich die Geschäfte der Beteiligung erholt haben. Die Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts ist auf den Wert begrenzt, der sich ohne die Wertminderung unter Fortschreibung der Kaufpreisallokationseffekte ergeben hätte. Sie beträgt 145 Mio € und wurde im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

Der Börsenwert der Anteile an Sinotruk betrug zum 31. Dezember 2018, bezogen auf den von MAN gehaltenen Kapitalanteil, 908 Mio € (648 Mio €).

Zusammenfassende Finanzinformationen für Sinotruk (auf 100 %-Basis und somit nicht angepasst an den von MAN gehaltenen Kapitalanteil) sind in den folgenden Tabellen enthalten:

Bilanz

Mio €	2018 ¹	2017 ²
Langfristige Vermögenswerte	2 239	2 086
Kurzfristige Vermögenswerte	6 461	5 449
Gesamtvermögen	8 700	7 534
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	54	55
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	5 250	4 420
Gesamte Verbindlichkeiten und Rückstellungen	5 304	4 475
Nettovermögen	3 395	3 060

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni 2018.

² Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni 2017.

Gesamtergebnisrechnung

Mio €	2018 ¹	2017 ²
Umsatzerlöse	8 047	5 961
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	558	260
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	0	13
Gesamtergebnis	558	272
Erhaltene Dividende	53	6

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2018.

² Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Juli 2016 bis 30. Juni 2017.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitungsrechnung von den Finanzinformationen zum Equity-Buchwert der Anteile an Sinotruk:

Mio €	2018	2017
Nettovermögen	3 395	3 060
Minderheiten	347	327
Das den Aktionären zurechenbare Nettovermögen	3 048	2 733
Anteil von MAN in % ¹	25	25
Das der MAN Gruppe zurechenbare Nettovermögen	762	683
Wertminderungen	-	-190
Goodwill, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen	-64	-9
Buchwert 31. Dezember	698	484

¹ 25 % plus eine Aktie

Übrige assoziierte Unternehmen

Die Buchwerte der übrigen assoziierten Unternehmen betragen zum 31. Dezember 2018 insgesamt 40 Mio € (31. Dezember 2017: 38 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die übrigen assoziierten Unternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den assoziierten Unternehmen beziehen:

Mio €	2018 ¹	2017 ²
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	19	22
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	1	-2
Gesamtergebnis	20	20

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober 2017 bis 30. September 2018.

² Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober 2016 bis 30. September 2017.

Es bestehen keine Eventualverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen.

18 Sonstige Beteiligungen

In den Sonstigen Beteiligungen sind Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie Finanzbeteiligungen enthalten.

Als wesentliche Sonstige Beteiligung weist MAN Anteile an Scania AB, Södertälje/Schweden (Scania), aus. Sie wird in der Klasse „Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ geführt.

19 Vermietete Erzeugnisse

Mio €	2018	2017
Bruttobuchwert am 1. Januar	5 028	4 688
Kumulierte Abschreibungen	-1 525	-1 449
Stand am 1. Januar	3 504	3 239
Zugänge	1 583	1 403
Abgänge	-573	-537
Abschreibungen	-636	-610
Währungsanpassung und sonstige Veränderungen	-30	9
Stand am 31. Dezember	3 847	3 504
Bruttobuchwert am 31. Dezember	5 448	5 028
Kumulierte Abschreibungen	-1 601	-1 525

Die Vermieteten Erzeugnisse betreffen im Wesentlichen Nutzfahrzeuge, die mit Rückgabeverpflichtungen bzw. -optionen verkauft worden sind. Aus unkündbaren Leasing- und Vermietverträgen, die nicht aus Verkäufen mit Rückgabeverpflichtung bzw. -optionen resultieren, erwarten wir in den nächsten Jahren die folgenden Zahlungseingänge:

Mio €	2019	2020 - 2023	> 2023	31.12.2018
Leasingzahlungen	8	23	1	33

Mio €	2018	2019 - 2022	> 2022	31.12.2017
Leasingzahlungen	9	22	4	34

20 Vorräte

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	277	526
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	302	988
Fertige Erzeugnisse und Waren	1 713	1 808
Geleistete Anzahlungen	13	76
	2 305	3 397

Zeitgleich mit der Umsatzerfassung wurden Vorräte in Höhe von 9 857 Mio € (8 966 Mio €) in den Umsatzkosten erfasst. Der Aufwand aus der Wertminderung betrug

50 Mio € (26 Mio €). Darin enthalten sind Wertminderungen auf Vorräte in Höhe von 21 Mio €, die im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Indien-Aktivitäten von MAN Truck & Bus entstanden sind. Die Aufwandsminderung aus vorgenommenen Wertaufholungen auf Vorräte betrug 0 Mio € (0 Mio €).

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen an Kunden	1 402	2 111
Forderungen an Beteiligungen	45	60
	1 447	2 171

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 12 Mio € (16 Mio €) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Die folgende Tabelle erläutert die Veränderung der vertraglichen Vermögenswerte im Berichtszeitraum:

Mio €	2018
Vertragliche Vermögenswerte zum 1. Januar	185
Zugänge und Abgänge	- 11
Veränderungen im Konsolidierungskreis	- 184
Veränderung der Wertminderungen	10
Vertragliche Vermögenswerte zum 31. Dezember	-

22 Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Positive Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten	64	55
Forderungen aus Darlehen	45	31
Forderungen aus Ergebnisabführungsvertrag und Steuerumlageverfahren mit der TRATON SE	8	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2 094	84
	2 210	171

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	37	34
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2 173	136

Derivative Finanzinstrumente dienen größtenteils zur Sicherung von Währungsrisiken in Kundenaufträgen sowie sonstigen Fremdwährungspositionen.

Die Übrigen finanziellen Vermögenswerte enthalten 1 980 Mio € aus Kaufpreisforderungen an Volkswagen aufgrund des Abgangs von Power Engineering.

Die Forderungen aus Darlehen enthalten 36 Mio € (28 Mio €) gegenüber Unternehmen des Volkswagen Konzerns.

23 Sonstige Forderungen

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige Steueransprüche	431	659
Übrige Forderungen	266	248
	697	907

Die Sonstigen Forderungen sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige langfristige Forderungen	500	563
Sonstige kurzfristige Forderungen	197	344

24 Eigenkapital

a) Grundkapital, Rechte zu Kapitalmaßnahmen

Das Grundkapital der MAN SE beträgt unverändert 376 422 400 €. Es ist eingeteilt in 147 040 000 auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien, auf die jeweils ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von

2,56 € entfällt. Die Stückaktien sind gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung unterteilt in 140 974 350 Stammaktien und 6 065 650 stimmrechtslose Vorzugsaktien. Sämtliche Aktien sind voll eingezahlt. Ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 der Satzung ausgeschlossen.

Für alle Aktien besteht ein gleiches Gewinnbezugsrecht, dies mit der Maßgabe, dass aus dem Bilanzgewinn ein Vorzugsgewinnanteil von 0,11 € je Vorzugsaktie vorab an die Vorzugsaktionäre und weitere 0,11 € je Stammaktie nachrangig an die Stammaktionäre auszuschütten sind. Reicht der Bilanzgewinn zur Zahlung des Vorzugsgewinnanteils nicht aus, so sind die fehlenden Beträge ohne Zinsen aus dem Bilanzgewinn der folgenden Geschäftsjahre vor Verteilung eines Gewinnanteils an die Stammaktionäre nachzuzahlen.

Das o.a. Gewinnbezugsrecht der Stamm- und Vorzugsaktionäre wird durch die Ausgleichs- bzw. Garantiedividende i.S.d. § 304 AktG ergänzt, die gemäß dem am 26. April 2013 zwischen der TRATON SE (vormals: Volkswagen Truck & Bus GmbH, Volkswagen Truck & Bus AG bzw. TRATON AG) und der MAN SE abgeschlossenen und mit Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 wirksam gewordenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag an die Stamm- und Vorzugsaktionäre zu zahlen ist. Dieser Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 22. August 2018 vom Vorstand der TRATON SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt, sodass die Ausgleichsdividende i.S.d. § 304 AktG letztmalig für das Geschäftsjahr 2018 an die Stamm- und Vorzugsaktionäre zu zahlen ist.

Die Stammaktien sind stimmberechtigt. Den Vorzugsaktien steht grundsätzlich kein Stimmrecht zu.

Dies gilt gemäß § 140 Abs. 2 AktG nicht, wenn der Vorzug nachzuzahlen ist – was gemäß § 139 Abs. 1 Satz 3 AktG aufgrund der fehlenden Satzungsregelung der MAN SE der Fall ist – und der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und im nächsten Jahr nicht neben dem vollen Vorzug für dieses Jahr nachgezahlt wird. In diesem Fall haben die Aktionäre ein Stimmrecht, bis die Rückstände gezahlt sind, und die Vorzugsaktien sind bei der Berechnung einer nach dem Gesetz oder der Satzung erforderlichen Kapitalmehrheit zu berücksichtigen.

Vor dem Hintergrund des bis zum 31. Dezember 2018, 24.00 Uhr, bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der TRATON SE und der MAN SE gilt § 140 Abs. 2 AktG analog für den Fall, dass der Ausgleich i. S. d. § 304 AktG, d.h. die Ausgleichs- bzw. Garantiedividende tatsächlich nicht gezahlt werden sollte. Den Vorzugsaktionären steht zudem ein Stimmrecht gemäß Art. 60 SE-VO zu. Danach ist ein zustimmender Sonderbeschluss der Vorzugsaktionäre erforderlich, wenn ein Beschluss der Hauptversammlung gefasst wird, durch den die spezifischen Rechte der Vorzugsaktionäre berührt werden, d.h., durch den der Gewinnvorzug aufgehoben oder beschränkt wird oder der die Ausgabe von Vorzugsaktien vorsieht, die bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens den bestehenden Vorzugsaktien ohne Stimmrecht vorgehen oder gleichstehen.

Im Übrigen sind mit allen Aktien die gleichen Rechte und Pflichten verbunden.

b) Beteiligungen an der MAN SE

Die TRATON SE hat der MAN SE am 18. April 2013 nach § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der TRATON SE am 16. April 2013 die Grenze von 75 % überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03 % betrug. Die Volkswagen AG hat der MAN SE am 6. Juni 2012 nach § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Volkswagen AG am 6. Juni 2012 die Grenze von 75 % überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03 % betrug. Die Volkswagen AG hat die betreffenden Aktien am 16. April 2013 in die TRATON SE eingebracht. Die betreffenden Aktien werden der Volkswagen AG nunmehr über die TRATON SE zugerechnet. Des Weiteren haben die Porsche Automobil Holding SE sowie deren kontrollierende Gesellschafter der MAN SE nach § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass die Beteiligung der Volkswagen AG – bzw. nunmehr die Beteiligung der TRATON SE – auch der Porsche Automobil Holding SE sowie deren kontrollierenden Gesellschaftern zugerechnet wird.

Weitere bestehende direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Gesellschaft, die 10 % der Stimmrechte oder die relevanten Schwellen des WpHG überschreiten, wurden der MAN SE weder gemeldet noch sind sie ihr bekannt.

c) Rücklagen

Die Kapitalrücklage der MAN SE stammt aus Agiobeträgen bei Kapitalerhöhungen und der Umwandlung von Vorzugsaktien in Stammaktien. Die Gewinnrücklagen der MAN Gruppe enthalten die Gewinnrücklagen der MAN SE in Höhe von 954 Mio € (954 Mio €). Darüber hinaus enthalten sie die bei Tochterunternehmen thesaurierten Gewinne und Verluste und die Unterschiede aus der Bilanzierung im Konzern im Gegensatz zum landesrechtlichen Abschluss.

Durch den im Geschäftsjahr 2013 abgeschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der TRATON SE wurde der Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung in Höhe von 548 Mio € (Vorjahr Jahresüberschuss von 193 Mio €) an die TRATON SE abgeführt.

Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags schüttet die MAN SE seit dem Geschäftsjahr 2014 keine Dividenden mehr aus. Die TRATON SE wird jedem außenstehenden Aktionär der MAN die aufgrund richterlichen Beschlusses festgelegte jährliche Barausgleichszahlung in Höhe von 5,47 € je Anteil zahlen. Da der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, erfolgt die Zahlung des festgelegten Barausgleichs letztmalig für das Geschäftsjahr 2018.

**d) Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen/
Verlusten**

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	-505	-436
Marktbewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen	-	1 979
Marktbewertung von sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)	1 610	-
Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)	-11	22
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	1	-
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-552	-763
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-31	-29
Abgrenzung latenter Steuern	138	171
Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen/ Verlusten	649	945

Die Position „Marktbewertung von sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)“ beinhaltet die kumulativen Wertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum Fair Value bewertet werden und zukünftig nicht mehr in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden. Im Vorjahr wurden derartige Wertänderungen als „Marktbewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen“ gezeigt. In der Position „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“ werden die kumulativen Wertänderungen des Terminelements oder des Währungsbasis-Spreads erfasst. Diese waren vor Anwendung von IFRS 9 in der Position „Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)“ enthalten.

Von den abgegrenzten latenten Steuern von 138 Mio € (171 Mio €) entfallen 156 Mio € auf die Neubewertungen aus Pensionsplänen (207 Mio €), 3 Mio € (-8 Mio €) auf die Bewertung derivativer Finanzinstrumente, -24 Mio € (-28 Mio €) auf die Marktbewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen und 2 Mio € (0 Mio €) auf Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen.

Der Rückgang der Rücklage für Neubewertungen aus Pensionsplänen resultiert überwiegend aus dem Abgang der Power-Engineering-Gesellschaften. Der Rückgang der Rücklage für den Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung sowie der Rücklage für die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente resultiert insbesondere aus Währungsschwankungen. Die Werte des Geschäftsjahres 2018 sind durch die Kursentwicklung des brasilianischen Reals beeinflusst.

Die direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste entwickelten sich, einschließlich der nicht beherrschenden Anteile, wie folgt:

Mio €	31.12.2018			31.12.2017		
	vor Steuern	Steuer-effekt	nach Steuern	vor Steuern	Steuer-effekt	nach Steuern
Posten, die nicht in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden						
Neubewertungen aus Pensionsplänen	1	1	1	66	-12	53
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	0	0	0	-2	-	-2
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)	-370	4	-366	-	-	-
Posten, die zukünftig in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden						
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung	-88	-	-88	-202	-	-202
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	16	-	16	-8	-	-8
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	-71	-	-71	-209	-	-209
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen	-	-	-	335	-5	330
Marktbewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen	-	-	-	335	-5	330
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)	-21	4	-17	21	-3	19
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	-12	8	-4	-27	4	-23
Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)	-33	12	-22	-6	2	-4
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-3	1	-2	-	-	-
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	5	-2	3	-	-	-
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	1	-1	1	-	-	-
Nicht realisierte Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	0	-	0	-17	-	-17
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste						
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	0	-	0	-17	-	-17
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-472	16	-456	167	-16	151

e) Minderheitsanteile

Die Minderheitsanteile (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital betragen zum 31. Dezember 2018 0 Mio € (104 Mio €) und sind im Einzelnen und in Summe nicht wesentlich. Im Vorjahr resultierten sie überwiegend aus der Renk Aktiengesellschaft, Augsburg, an der MAN bis zur Entkonsolidierung zum 31. Dezember 2018 einen Kapitalanteil von 76 % hielt.

f) Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere steht die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI).

Kapitalrendite RoI

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Investiertes Vermögen der MAN Gruppe im Jahresdurchschnitt	6 784	6 479
Operatives Ergebnis ¹	551	566
Operatives Ergebnis nach Steuern ¹	386	396
RoI in %	5,7	6,1

¹ Einschließlich eines Operativen Ergebnisses aufgebener Geschäftsbereiche von 220 Mio € (208 Mio €)

Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Erzeugnisse, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, erhaltene Anzahlungen sowie erhaltene Kundenzahlungen für Vermietete Erzeugnisse). Erhaltene Anzahlungen werden als Abzugskapital nur berücksichtigt, soweit sie im Rahmen der Auftragsabwicklung bereits verwendet sind. Das durchschnittlich investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an.

25 Finanzverbindlichkeiten

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	918	983
Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG	2 000	1 950
Verbindlichkeiten aus Cash Pooling	1 110	37
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	208	132
	4 236	3 101

Die Finanzverbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1 258	1 490
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2 978	1 611

Die Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten beinhalten die Ausnutzung von 760 Mio € (758 Mio €) fest zugesagten und 158 Mio € (225 Mio €) jederzeit kündbaren Kreditlinien.

26 Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die MAN Gruppe gewährt ihren Mitarbeitern Altersversorgungsleistungen entsprechend den landesspezifischen Gegebenheiten in Form von leistungs- oder beitragsorientierten Pensionsplänen.

Bei beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) werden aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche oder private Versorgungsträger gezahlt. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Leistungsverpflichtungen.

Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2018 in der MAN Gruppe auf insgesamt 150 Mio € (142 Mio €). Für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen wurden folgende Beträge in der Bilanz erfasst:

Mio €	2018	2017
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	1 753	2 997
Planvermögen zum Fair Value	-1 416	-2 538
Finanzierungsstatus am 31. Dezember	337	460
Barwert der nicht fondsfinanzierten Verpflichtungen	143	128
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert angesetzter Teil des Planvermögens	3	1
Bilanzwerte am 31. Dezember	483	589
davon Pensionsrückstellungen	488	590
davon Sonstige Forderungen	-5	-2

a) Pensionspläne Deutschland

Die MAN Gruppe gewährt ihren inländischen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben als eines der wesentlichen Elemente der Vergütungspolitik Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Diese bietet eine verlässliche Zusatzversorgung im Ruhestand sowie einen Risikoschutz für Invalidität und Todesfall.

Im Rahmen der aktuellen Versorgungswerke der MAN Gruppe erhalten die aktiven Mitarbeiter an ihre Bezüge gekoppelte Arbeitgeberbeiträge und haben darüber hinaus die Möglichkeit, durch – im Tarifbereich arbeitgebergeförderte – Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Durch die arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Beitragszahlungen sowie die am Kapitalmarkt erzielten Erträge aus der Kapitalanlage wird während des aktiven Dienstes ein Versorgungskapital aufgebaut, das im Ruhestand als Einmalkapital oder in Raten ausgezahlt wird oder in bestimmten Fällen verrentet werden kann. Im Rahmen der Kapitalanlage werden die Anlagerisiken der Mitarbeiter mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (Life-Cycle-Konzept). Die Wertentwicklung des Versorgungskapitals leitet sich aus der Rendite der Kapitalanlagen ab. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wird bei Renteneintritt mindestens die Summe der für den Mitarbeiter einbezahlten Beiträge ausbezahlt.

Ehemalige Mitarbeiter, Rentner oder mit unverfallbaren Ansprüchen ausgeschiedene Mitarbeiter haben Versorgungszusagen aus geschlossenen Versorgungswerken, die überwiegend auf die Gewährung lebenslanger Rentenzahlungen ausgerichtet sind. Mit diesen Zusagen sind die üblichen Langlebkeits- und Inflationsrisiken verbunden, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das inländische Pensionsvermögen der MAN Gruppe wird durch den MAN Pension Trust e.V. bzw. die MAN Pensionsfonds AG verwaltet. Dieses Vermögen ist unwiderruflich dem Zugriff der Konzerngesellschaften entzogen und darf ausschließlich für laufende Versorgungsleistungen oder für Ansprüche der Mitarbeiter im Insolvenzfall verwendet werden. Die ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung des Treuhandvermögens wird von unternehmensfremden Treuhändern überwacht. Die MAN Pensionsfonds AG unterliegt zudem der Überwachung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Das Pensionsvermögen wird durch professionelle Investmentmanager nach vom Anlageausschuss der MAN SE vorgegebenen Anlagerichtlinien investiert. Die strategische Allokation des Pensionsvermögens basiert auf in regelmäßigen Abständen durchgeführten Asset-Liability-Management-Studien.

Der Erwerb von durch Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begebenen Wertpapieren sowie Investments in eigengenutzte Immobilien ist grundsätzlich unzulässig.

b) Pensionspläne Ausland

Mitarbeiter in Großbritannien, in der Schweiz und in Brasilien erhalten Versorgungsleistungen aus leistungsorientierten, fondsfinanzierten Pensionsplänen.

Die Pensionspläne in Großbritannien sind geschlossen und gewähren lebenslange Renten. Für die Verwaltung der Pensionspläne einschließlich der Kapitalanlage sind Trustee Boards zuständig, die professionelle Administratoren und Berater mandatieren haben. Regelmäßige Asset-Liability-Management-Studien bilden die Basis für das Kapitalanlage- und Risikomanagement. Das Kapitalanlagerisiko wird im Rahmen einer definierten „De-Risking“-Strategie bei sich verbessernden Ausfinanzierungsgraden sukzessive reduziert.

In der Schweiz werden die Pensionsansprüche sowie das Deckungskapital in überbetrieblichen Versorgungseinrichtungen geführt. Die Mitarbeiter sammeln in diesen Einrichtungen ein Versorgungskapital an, welches zum Renteneintritt zu den dann gültigen Bedingungen in eine lebenslange Rente gewandelt wird. Die Versorgungswerke werden konservativ auf Basis staatlicher Vorgaben geführt. Sofern die Ansprüche aufgrund negativer Marktentwicklungen nicht mehr durch Kapital gedeckt sind, können Sanierungsbeiträge von den angeschlossenen Arbeitgebern und ihren Mitarbeitern erhoben werden.

Darüber hinaus werden in weiteren Ländern Pensionspläne mit geringem Leistungsumfang unterhalten bzw. obligatorische Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährt. Diese Leistungen sind ganz (Brasilien) oder teilweise (Belgien) mit Kapital unterlegt oder nur rückstellungsfinanziert.

c) Finanzierungsstatus

Der Berechnung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

%	Inland		Ausland ¹	
	2018	2017	2018	2017
Diskontierungszinssatz zum 31.12.	1,70	1,60	3,00	1,98
Entgelttrend	3,50	3,60	1,43	1,11
Rententrend	1,50	1,50	1,09	1,22
Fluktuationsrate	4,37	4,39	0,81	3,55

¹ Gewichtete Durchschnittssätze

Die biometrischen Rechnungsgrundlagen basieren auf aktuellen, landesspezifischen Richttafeln. Für Deutschland wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Klaus Heubeck an MAN-spezifische Erfahrungswerte, zuletzt im Jahr 2017, angepasst und stellen somit die Sterblichkeit im MAN Konzern besser dar, als die im Geschäftsjahr veröffentlichten aktualisierten Sterbetafeln RT2018G.

Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen für Unternehmensanleihen mit hoher Bonität bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Die Renten- und Entgeltrends entsprechen entweder vertraglich festgelegten Anpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen allgemeinen Regelungen. Die Entgeltrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriereentwicklung berücksichtigen. Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio €	2018	2017
Bilanzwerte am 01.01.	590	623
Laufender Dienstzeitaufwand	79	81
Nettozinsaufwand	10	11
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-15	19
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-57	12
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	-10	13
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge aus Planvermögen	79	-101
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	2	1
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	-38	-37
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	9	8
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-27	-36
Nachzurechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-15	0
Veränderung des Konsolidierungskreises	-124	0
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	0	-5
Bilanzwerte am 31.12.	483	590

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio €	2018	2017
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	3 125	3 134
Laufender Dienstzeitaufwand	79	81
Zinsaufwand	53	55
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	- 15	19
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	- 57	12
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	- 10	13
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	15	15
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	- 27	- 36
Rentenzahlungen aus dem Fonds	- 78	- 109
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	- 15	0
Veränderung des Konsolidierungskreises	- 1 134	- 1
Sonstige Veränderungen	- 49	0
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	8	- 58
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	1 895	3 125

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert gehabt:

Anwartschaftsbarwert falls		31.12.2018		31.12.2017	
		Mio €	%	Mio €	%
	+ 0,5 %-Punkte	1 797	- 5,19	2 952	- 5,56
	- 0,5 %-Punkte	2 005	5,81	3 321	6,27
	+ 0,5 %-Punkte	1 905	0,51	3 137	0,37
	- 0,5 %-Punkte	1 887	- 0,46	3 115	- 0,33
	+ 0,5 %-Punkte	1 961	3,47	3 256	4,16
	- 0,5 %-Punkte	1 835	- 3,19	3 006	- 3,84
Lebenserwartung	+ 1 Jahr	1 934	2,06	3 195	2,21

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, d. h., mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Anwartschaftsbarwerts gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurde im Rahmen einer Vergleichsberechnung das Lebensalter der Anspruchsberechtigten um ein Jahr reduziert.

Die auf Basis der Anwartschaftsbarwerte gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen beträgt elf Jahre (zwölf Jahre).

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen des Anwartschaftsbarwerts durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio €	2018	2017
Zahlung fällig innerhalb eines Jahres	83	139
Zahlung fällig nach mehr als einem bis fünf Jahren	304	522
Zahlung fällig nach mehr als fünf Jahren	1 508	2 464
Gesamt	1 895	3 125

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio €	2018	2017
Planvermögen am 1. Januar	2 538	2 512
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	43	44
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge aus Planvermögen	- 79	101
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	38	37
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	6	8
Rentenzahlungen aus dem Fonds	- 79	- 109
Veränderung des Konsolidierungskreises	- 1 010	- 1
Sonstige Veränderungen	- 48	0
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	7	- 53
Planvermögen am 31. Dezember	1 416	2 538

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 46 Mio € (66 Mio €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert.

Mio €	31.12.2018			31.12.2017		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50	-	50	80	-	80
Eigenkapitalinstrumente	4	-	4	82	-	82
Schuldinstrumente	145	-	145	181	-	181
Direktinvestitionen in Immobilien	-	-	-	-	84	84
Aktienfonds	326	-	326	507	-	507
Rentenfonds	420	-	420	740	-	740
Immobilienfonds	53	-	53	79	-	79
Sonstige Fonds	-	-	-	180	1	182
Sonstiges	7	410	417	35	569	604
Planvermögen zum Fair Value	1 006	410	1 416	1 884	654	2 538

Das Planvermögen ist zu 34 % (26 %) in inländische Vermögenswerte investiert, zu 43 % (56 %) in andere europäische Vermögenswerte und zu 23 % (18 %) in Vermögenswerte sonstiger Regionen.

27 Sonstige Rückstellungen

Mio €	31.12.2017 vor Anpassung	Anpassung durch IFRS 15	01.01.2018 nach Anpassung	Veränderung Konsolidierungskreis, Währung	Umgliederungen ¹	Inanspruchnahme	Zuführungen	Auflösungen	Zinseffekte ²	Stand 31.12.2018
Gewährleistungen	799	-88	711	-6	-135	-147	296	-126	-10	582
Ausstehende Kosten	254	-16	239	-2	-88	-106	138	-30	0	150
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	184	-	184	-8	-53	-45	57	-2	1	135
Prozess- und Rechtsrisiken	99	-	99	-9	-4	-18	25	-12	-	82
Restrukturierungen	114	-	114	-2	-24	-26	2	-35	0	29
Übrige Rückstellungen	319	-	319	-34	-152	-83	153	-30	0	172
	1 770	-103	1 666	-61	-455	-425	671	-235	-10	1 150

¹ Umgliederungen der Schulden, welche mit zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten im Zusammenhang stehen

² Aufwendungen aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes

Eine Übersicht der Sonstigen Rückstellungen nach Fristigkeiten enthält die folgende Tabelle:

Mio €	31.12.2018		31.12.2017	
	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig
Gewährleistungen	348	234	422	377
Ausstehende Kosten	45	105	58	196
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	96	38	134	50
Prozess- und Rechtsrisiken	65	16	80	20
Restrukturierungen	-	29	15	99
Übrige Rückstellungen	6	166	24	295
	561	589	733	1 036

Die Rückstellungen für Gewährleistungen bestehen für gesetzliche und einzelne vertragliche Garantieverpflichtungen sowie für Kulanz gegenüber Kunden. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Rückstellungen für Gewährleistungen ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten

Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Rückstellungen für ausstehende Kosten sind für noch zu erbringende Leistungen für abgerechnete Kundenaufträge und Auftragsteile, für Verpflichtungen aus Wartungs- und Serviceverträgen sowie für Vertriebsaufwendungen gebildet. Die Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern bestehen für Jubiläen, Abfindungen und Altersteilzeit. Die Prozess- und Rechtsrisiken enthalten Vorsorgen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften der MAN Gruppe national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern auf. Die Rückstellungen für Restrukturierungen betreffen die in Vorjahren begonnenen Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Truck & Bus und MAN Latin America. In den Übrigen Rückstellungen sind Rückstellungen u. a. für drohende Verluste aus belastenden Verträgen sowie für eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen enthalten.

28 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen	2 827	2 580
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	44	40
Verbindlichkeiten aus Zinsen	27	27
Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen und Steuerumlageverfahren mit der TRATON SE	548	109
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	83	95
	3 530	2 851

Die Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen stammen aus Verkäufen von Nutzfahrzeugen, die aufgrund einer Rückkaufvereinbarung als „operating lease“ bilanziert werden.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten weiterhin den negativen Marktwert von derivativen Finanzinstrumenten. Sie dienen größtenteils der Sicherung von Währungsrisiken in Kundenaufträgen sowie sonstigen Fremdwährungspositionen.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1 829	1 741
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1 700	1 110

29 Sonstige Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Erzeugnisse	1 751	1 640
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	269	455
Verbindlichkeiten aus übrigen Steuern	227	393
Vertragsverbindlichkeiten	411	-
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	14	22
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	31	143
	2 703	2 653

Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	1 103	1 202
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	1 600	1 452

Die folgende Tabelle erklärt die Änderung der Vertragsverbindlichkeiten im Berichtszeitraum:

Mio €	2018
Vertragsverbindlichkeiten zum 1. Januar	1 029
Zugänge und Abgänge	45
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-658
Änderungen der Messungen und Schätzungen sowie Vertragsänderungen	-
Anpassungen der Währungsumrechnung	-3
Als zur Veräußerung bestimmt	-
Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember	411

Sonstige Angaben

30 Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts auf Kartellrechtsverstöße im Nutzfahrzeuggeschäft durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang sowohl MAN wie auch den anderen betroffenen Nutzfahrzeug-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte mit den gegen sie erhobenen Vorwürfen. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 hat die Europäische Kommission gegen fünf europäische Nutzfahrzeug-Hersteller Geldbußen wegen „Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie [...] Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittlere und schwere Lastkraftwagen nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6“ im Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) verhängt. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über

die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Eine Reihe von direkten oder indirekten Kunden, die Lkw gekauft oder geleast haben, haben in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen u. a. gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften, die Adressaten der Kommissionsentscheidung sind, und/oder sonstige Unternehmen der MAN Gruppe erhoben oder sind solchen beigetreten. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen.

Diese Verfahren variieren erheblich in ihrem Umfang: Während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw bezogen haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Andere Kunden haben ihre vermeintlichen Ansprüche an sogenannte Klagevehikel abgetreten, die vermeintliche Schadensersatzansprüche von verschiedenen Kunden in einer Klage „bündeln“, oder sind anhängigen Klagen als (weitere) Kläger beigetreten. Die große Mehrheit der Verfahren befindet sich noch im frühen Stadium.

In drei Verfahren erließ das Landgericht Hannover Grundurteile, ohne jedoch die Frage zu klären, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist. In allen drei Fällen haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung zum Oberlandesgericht Celle eingelegt. Zuletzt wies das Landgericht Dortmund eine Klage gegen MAN wegen mangelnder Substantiierung der behaupteten Schadenspositionen ab.

Außerhalb Deutschlands wurden Gerichtsverfahren gegen MAN wegen angeblicher Schäden im Zusammenhang mit dem Lkw-Fall u. a. in Österreich, Belgien, Frankreich, Ungarn, Irland, Italien, Nordirland, Norwegen und Spanien eingeleitet. So sind beispielsweise derzeit in den Niederlanden eine Reihe von Verfahren von Klagevehikeln anhängig, welche vermeintliche Schadensersatzansprüche verschiedener Kunden durch Abtretungen gebündelt haben. Weiterhin gibt es in England neben einer kleinen Anzahl von Individualklagen auch zwei Anträge auf Zulassung von Sammelklagen (class actions): einen der Road Haulage Association, der u. a. gegen MAN gerichtet ist, sowie einen der UK Trucks Claim Limited, der zwar nicht gegen MAN gerichtet ist, in dem Verfahren MAN jedoch als Streithelfer beigetreten ist. In beiden Fällen wurde die Sammelklage bislang nicht zugelassen. Ein weiterer Antrag auf Zulassung einer Sammelklage gegen die fünf Adressaten der

Kommissionsentscheidung sowie Scania ist derzeit vor dem District Court of Lod in Israel anhängig. Die Sammelklage wurde ebenfalls bislang nicht zugelassen.

In Spanien wurden sechs Klagen entweder abgewiesen, aufgegeben oder anderweitig beendet. Gegen keine der Entscheidungen wurde bislang in der Sache Rechtsmittel eingelegt. In Ungarn wurden vier Klagen jeweils wegen der Unzuständigkeit des ungarischen Gerichts abgewiesen. Alle vier Entscheidungen wurden in zweiter Instanz verworfen. In Norwegen bestätigte der Oslo District Court seine Zuständigkeit für norwegische Kläger bei Klagen gegen alle fünf Adressaten der Kommissionsentscheidung. Sämtliche Lkw-Hersteller haben Rechtsmittel gegen diese Entscheidung eingelegt.

In Belgien hat das Handelsgericht Gent ein Grundurteil erlassen, mit dem es die Haftung der belgischen MAN Truck & Bus N.V. wegen des Lkw-Falls ablehnte; zugleich bejahte das Handelsgericht die grundsätzliche Haftung der MAN SE. Die Frage, ob und ggf. in welcher Höhe dem Kläger ein Schaden entstanden ist, will das Gericht gutachtlich klären lassen. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 683 Mio € für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung.

Im Zusammenhang mit ihren konzernweiten Geschäftstätigkeiten ist MAN zusätzlich zu den oben beschriebenen Sachverhalten mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Obwohl in solchen Fällen eventuelle negative Entscheidungen wesentliche Auswirkungen auf die Ergebnisse in einer Berichtsperiode haben könnten, geht MAN nicht davon aus, dass durch diese wesentliche negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von MAN entstehen können. MAN toleriert keine Compliance-Verstöße. Weder Korruption noch Wettbewerbsverstöße werden von MAN geduldet, gefördert oder akzeptiert.

Angaben gem. IAS 37 „Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen“ werden zu bestimmten Rechtsstreitigkeiten nicht gemacht, sofern das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen könnten. Zum heutigen Zeitpunkt erwartet die MAN Gruppe aus diesen Verfahren keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

31 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Verpflichtungen aus Bürgschaften ¹	178	3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten ¹	928	918

¹ Darüber hinaus betragen die Verpflichtungen aus Bürgschaften der aufgegebenen Geschäftsbereiche zum 31. Dezember 2018 1 Mio € und zum 31. Dezember 2017 2 Mio €. Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten der aufgegebenen Geschäftsbereiche zum 31. Dezember 2018 betragen 6 Mio € und zum 31. Dezember 2017 6 Mio €. Die entsprechenden aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden 2018 entkonsolidiert.

Die Verpflichtungen aus Bürgschaften betreffen hauptsächlich Avale für Liefer- und Leistungsverpflichtungen von Beteiligungen, von ehemaligen Beteiligungen und von anderen Unternehmen.

Zugunsten nicht der MAN Gruppe angehörender Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG bestehen Bürgschaften in Höhe von 3 Mio € (3 Mio €). Des Weiteren liegen Bürgschaften für Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Volkswagen AG in Höhe von 174 Mio € (0 Mio €) vor. Darin sind zum 31. Dezember 2018 insbesondere Bürgschaften für Unternehmen, die vormals dem PE-Geschäft angehörten, enthalten. Innerhalb der

Verpflichtungen aus Bürgschaften sind Finanzgarantien in Höhe von 14 Mio € (1 Mio €) ausgewiesen.

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die bei MAN Latin America bestehen. Für weitere Informationen wird auf die Anmerkung (30) verwiesen.

Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie in geringem Umfang gegenüber Fremden bestehen branchenübliche Rückkaufgarantien, bei denen sich MAN Truck & Bus verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen. Die maximale Belastung aus Rückkaufgarantien beläuft sich zum 31. Dezember 2018 auf insgesamt 2 146 Mio € (1 897 Mio €), davon 2 139 Mio € (1 890 Mio €) gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns. Anhand der bisherigen Erfahrungen verfällt jedoch der weitaus größte Teil dieser Verpflichtungen, ohne in Anspruch genommen zu werden.

Etwilige Rückgriffsansprüche werden bei der Bemessung der angegebenen Eventualverbindlichkeiten nicht in Abzug gebracht.

32 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Miet-, Pacht- und Leasingverträge u. a. für angemietete Gebäude. Die künftigen Miet-, Pacht- und Leasingzahlungen aus „operating lease“-Verträgen haben bis zum Ablauf der Mindestlaufzeit der Verträge folgende Fälligkeiten:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Fällig innerhalb eines Jahres	124	112
Fällig nach mehr als einem bis fünf Jahren	292	267
Fällig nach mehr als fünf Jahren	341	342
	758	721

Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen betrug zum Stichtag 531 Mio € (410 Mio €). Das Bestellobligo für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten betrug 1 Mio € (4 Mio €).

33 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme in die Bereiche Cashflow aus der Geschäftstätigkeit, Cashflow aus der Investitionstätigkeit und Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit aufgeteilt. Auswirkungen aus Veränderungen des Konsolidierungskreises und der Wechselkurse sind in den jeweiligen Positionen eliminiert, weshalb die dargestellten Veränderungen von Bilanzposten in der Kapitalflussrechnung nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar sind. Die auf Änderungen der Wechselkurse beruhende Veränderung der Flüssigen Mittel ist gesondert ausgewiesen.

Die Ermittlung des Cashflows aus der Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode, indem das Ergebnis vor Steuern um die nicht zahlungswirksamen operativen Aufwendungen und Erträge sowie das Ergebnis aus Anlagenabgängen bereinigt wird. In den Ertragsteuerzahlungen/-erstattungen sind auch Beträge aus dem Steuerumlageverfahren mit der TRATON SE enthalten. Die Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse und der hierfür erhaltenen Kundenzahlungen sind dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen in Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und Beteiligungen auch aktivierte Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen. Einzahlungen aus diesen Positionen werden gegengerechnet. Die Einzahlungen aus der Veräußerung von Tochterunternehmen werden abzüglich deren flüssiger Mittel zum Veräußerungszeitpunkt dargestellt. Zudem werden dort auflebende Cash-Pool-Forderungen der MAN Gruppe zugeordnet.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit setzt sich zusammen aus folgenden zahlungswirksamen Transaktionen: den Minderheitsanteilen zugewiesenen Dividenden, Abführung des Gewinns des Geschäftsjahres an die TRATON SE bzw. Übernahme des Verlusts durch die TRATON SE, Kapitaltransaktionen mit Minderheiten, Tilgungen von Anleihen sowie der Veränderung der übrigen Finanzverbindlichkeiten.

Im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2018 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 35 Mio € (33 Mio €) und für gezahlte Zinsen von 117 Mio € (165 Mio €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen Dividenden in Höhe von 55 Mio € (6 Mio €). Die erhaltenen Dividenden aus Finanzbeteiligungen und Sonstigen Beteiligungen belaufen sich auf 56 Mio € (2 Mio €).

Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der TRATON SE und der MAN SE wurde der Gewinn für das Jahr 2017 an die TRATON SE in Höhe von 193 Mio € abgeführt (im Vorjahr Verlustübernahme 99 Mio €).

Die in der Kapitalflussrechnung betrachteten Flüssigen Mittel entsprechen der Bilanzposition Flüssige Mittel. Bereitgestellte Kontokorrentkredite werden nicht als Bestandteil der Flüssigen Mittel in der Kapitalflussrechnung betrachtet, sondern bei Inanspruchnahme im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Die Flüssigen Mittel enthalten folgende Posten:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	576	779
Forderungen aus Cash Pooling	573	3
	1 150	782

Die Forderungen aus Cash Pooling bestehen aus Liquiditätsüberschüssen, die die MAN SE im Rahmen ihres zentralen Cash Managements an Gesellschaften innerhalb des Volkswagen Konzerns ausgereicht hat.

Die folgenden Tabellen stellen die Veränderung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit zwischen Beginn und Ende des Geschäftsjahres 2018 bzw. des Vorjahres dar.

Mio €	Stand 01.01.2017	Zahlungswirk- same Veränderungen	Zahlungswirk- same Veränderungen nicht fortgeführte Bereiche	Zahlungsunwirk- same Vorgänge	Stand 31.12.2017
Anleihen	750	- 750	-	0	-
Übrige Finanzverbindlichkeiten	2 245	931	- 4	- 70	3 101
Finanzverbindlichkeiten	2 995	181	- 4	- 70	3 101
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit	33	- 10	-	- 18	5
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	3 028	171	- 4	- 88	3 106

Mio €	Stand 01.01.2018	Zahlungswirk- same Veränderungen	Zahlungswirk- same Veränderungen nicht fortgeführte Bereiche	Veränderung des Konsolidierungs- kreis	Zahlungsunwirk- same Vorgänge	Stand 31.12.2018
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3 101	489	- 6	748	- 96	4 236
Finanzverbindlichkeiten	3 101	489	- 6	748	- 96	4 236
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit	5	- 33	0	-	4	- 24
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	3 106	456	- 6	748	- 92	4 212

34 Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente

Im MAN Konzern werden Finanzinstrumente in die folgenden Klassen eingruppiert:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente
- Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung
- Keiner IFRS-9-Bewertungskategorie zugeordnet

In den nachfolgenden Tabellen werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten gemäß der jeweiligen Kategorie nach IAS 39 (2017) und IFRS 9 (2018) tabellarisch dargestellt. Wesentliche Sachverhalte werden im Folgenden näher erläutert.

Nettogewinne und -verluste aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorie gemäß IAS 39 im Jahr 2017:

Mio €	2017
Kredite und Forderungen	19
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	- 25
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	- 24

Nettogewinne und -verluste aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorie gemäß IFRS 9 im Jahr 2018:

Mio €	2018
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	19
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	5
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-139
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Eigenkapitalinstrumente	56

In der Berichtsperiode wurden keine Gewinne/Verluste aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte erfasst.

Von den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten entfallen 56 Mio € auf Dividenden von nicht ausgebuchten Finanzinvestitionen und 1 Mio € auf Dividenden von ausgebuchten Finanzinvestitionen.

Nettogewinne und -verluste aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzen sich aus derivativen Finanzinstrumenten zusammen, die nicht in einer Sicherungsbeziehung enthalten sind.

Die Nettogewinne und -verluste aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, umfassen gemäß der Effektivzinsmethode nach IFRS 9 berechnete Zinserträge und -aufwendungen sowie Währungsumrechnungseffekte. Darüber hinaus beinhalten die Nettogewinne und -verluste aus finanziellen Vermögenswerten Aufwendungen aus Wertminderungen sowie deren Auflösung.

Im Folgenden werden die Gesamtzinserträge und -aufwendungen von nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 (2017) und IFRS 9 (2018) dargestellt:

Mio €	2017
Zinserträge	23
Zinsaufwendungen	-137

Mio €	2018
Zinserträge	
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	22
Zinsaufwendungen	
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	-101

Zinserträge auf wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte sind aufgrund des zumeist kurzfristig zu erwartenden Zahlungseingangs von untergeordneter Bedeutung.

Der Buchwert der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien zum 31. Dezember 2018 gemäß IFRS 9 stellt sich wie folgt dar:

Mio €	31.12.2018
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	2 807
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	55
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	4 743
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Verbindlichkeiten	26
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	9 158

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten nach IAS 39 (31.12.2017) und nach IFRS 9 (31.12.2018)

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente. Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt. Mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Buchwerte der vertraglichen Vermögenswerte nach IFRS 15 in der Klasse „Keiner IFRS-9-Bewertungskategorie zugeordnet“ ausgewiesen.

Mio €	Zum Fair Value bewertet						Bilanzposten zum 31.12.2017
			Zu (fortgeführten) Anschaffungs-		Derivative Finanz-	Nicht im Anwen-	
	Erfolgsneutral ¹	Erfolgswirksam ²	Buchwert	kosten bewertet ³	instrumente mit Hedge- Beziehung ⁴	dungsbereich des IFRS 7	
	Buchwert	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
Nach der Equity-Methode bilanzierte Anteile	-	-	-	-	-	522	522
Sonstige Beteiligungen	3 172	-	5	-	-	35	3 213
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	0	29	29	5	-	34
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	2 171	2 171	-	-	2 171
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	19	87	87	30	-	136
Flüssige Mittel	-	-	782	782	-	-	782
Langfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	1 490	1 490	-	-	1 490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	3	1 738	1 738	1	-	1 741
Kurzfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	1 611	1 611	-	-	1 611
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1 925	1 925	-	-	1 925
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	31	1 073	1 073	6	-	1 110

¹ Entspricht der Bewertungskategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ nach IAS 39. Diese sind der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet.

² Entspricht der Bewertungskategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ nach IAS 39. Diese sind der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

³ Umfasst als zur Veräußerung verfügbar klassifizierte Finanzbeteiligungen, deren Fair Values aufgrund des fehlenden aktiven Marktes nicht verlässlich ermittelt werden können und die zu Anschaffungskosten bewertet sind, sowie Bewertungskategorien „Kredite und Forderungen“ und „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“.

⁴ Zuordnung in Fair-Value-Stufe 2

Mio €	Zum Fair Value bewertet						Bilanzposten zum 31.12.2018	
	Erfolgsneutral ¹		Erfolgswirksam ²		Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung ³		Keiner IFRS-9-Bewertungskategorie zugeordnet
	Buchwert	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert		
Langfristige Vermögenswerte								
Nach der Equity-Methode bilanzierte Anteile	-	-	-	-	-	738	738	
Sonstige Beteiligungen	2 807	-	-	-	-	11	2 818	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	1	33	33	3	-	37	
Kurzfristige Vermögenswerte								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1 447	1 447	-	-	1 447	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	54	2 113	2 113	6	-	2 173	
Flüssige Mittel	-	-	1 150	1 150	-	-	1 150	
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	-	-	1 258	1 258	-	-	1 258	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	2	1 821	1 821	6	-	1 829	
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	-	-	2 978	2 978	-	-	2 978	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1 437	1 437	-	-	1 437	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	24	1 665	1 665	12	-	1 700	

¹ Erfolgsneutral: Die in der Klasse „Erfolgsneutral zum Fair Value bewertet“ ausgewiesene Beteiligung bezieht sich im Wesentlichen auf die Anteile an Scania und wird der Stufe 3 zugeordnet.

² Erfolgswirksam: Zuordnung zur Fair-Value-Stufe 2

³ Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung werden Level 2 zugeordnet.

Weitere Angaben zu Fair Values:

Die Fair Values wurden auf Basis der am Abschlussstichtag zur Verfügung stehenden Marktkonditionen sowie der nachstehend beschriebenen Bewertungsmethoden ermittelt. Sie entsprechen den Preisen, die zwischen unabhängigen Marktteilnehmern für den Verkauf eines Vermögenswerts eingekommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würden. Bei den zur Anwendung kommenden Bewertungsmethoden kam es zu keinen wesentlichen Änderungen gegenüber dem Vorjahr.

Die Fair Values von festverzinslichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Verbindlichkeiten verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung von marktüblichen Zinssätzen und bezogen auf die entsprechende Fristigkeit ermittelt.

Für derivative Finanzinstrumente ohne Optionskomponente, dazu zählen Devisentermin-, Warentermin- sowie Zinstausch- und Währungstauschgeschäfte, werden zukünftige Zahlungsströme anhand von Terminkurven

ermittelt. Der Fair Value dieser Instrumente entspricht der Summe der diskontierten Zahlungsströme. Die Optionen auf Währungspaare werden auf der Basis von marktüblichen Optionspreismodellen bewertet.

Die Bestimmung und der Ausweis der Fair Values der Finanzinstrumente orientieren sich an einer Fair-Value-Hierarchie, die die Bedeutung der für die Bewertung verwendeten Inputdaten berücksichtigt und sich wie folgt gliedert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten notierte (unverändert übernommene) Preise für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.

Stufe 2: Für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbare Inputdaten, die keine notierten Preise nach Stufe 1 darstellen. Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 2 werden auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen, z. B. Zinssätze oder Devisenkurse, und mithilfe

anerkannter Modelle, z. B. Discounted-Cash-flow-Modellen oder Optionspreismodellen, berechnet.

Stufe 3: Herangezogene Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten für die Bewertung des Vermögenswerts und der Verbindlichkeit basieren (nicht beobachtbare Inputdaten). Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen.

Nachfolgend eine Übersicht der Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Stufen:

Mio €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 171	-	2 166	5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	115	-	115	-
Flüssige Mittel	782	782	-	-
Finanzverbindlichkeiten	3 101	-	3 101	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 925	-	1 925	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2 811	-	2 811	-

Mio €	31.12.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 447	-	1 447	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2 146	-	2 146	-
Flüssige Mittel	1 150	1 150	-	-
Finanzverbindlichkeiten	4 236	-	4 236	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 437	-	1 437	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3 485	-	3 485	-

Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. In den Geschäftsjahren 2018 und 2017 gab es keine Umgliederungen zwischen Stufe 1, Stufe 2 oder Stufe 3.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten der Stufe 3 dar, welche im Wesentlichen die Beteiligung an Scania umfassen.

Mio €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte
Stand am 1. Januar 2017	2 837
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Bewertung von Wertpapieren und Finanzbeteiligungen“	335
Stand am 31. Dezember 2017	3 172
Anpassungen IFRS 9	8
Stand am 1. Januar 2018 nach Anpassungen	3 180
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)“	-370
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-3
Stand am 31. Dezember 2018	2 807

Als bedeutende, nicht beobachtbare Eingangsparameter gehen hierbei die Annahmen bezüglich Unternehmensplanung, die Wachstumsrate für die Schätzung der Cashflows nach Beendigung der Planungsperiode sowie der Diskontierungssatz in die Bewertung ein. Die herangezogene langfristige Wachstumsrate beträgt 1% (1%), der Kapitalkostensatz nach Steuern beläuft sich auf 5,5% (5,6%). Basierend auf gegenwärtig vorliegenden Informationen wird eine wesentliche Veränderung der Unternehmensplanung als unwahrscheinlich eingeschätzt. Die verwendeten Cashflow-Prognosen werden aus diesem Grund als geeignete Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung erachtet. Bei einer Variation der langfristigen Wachstumsrate von +/- 0,5%-Punkten würde das Eigenkapital um 254 Mio € (316 Mio €) höher bzw. 203 Mio € (254 Mio €) niedriger ausfallen. Bei einer Variation des auf der Nach-Steuer-Basis ermittelten Kapitalkostensatzes von +/- 0,5%-Punkten würde das Eigenkapital um 266 Mio € (310 Mio €) niedriger bzw. 331 Mio € (385 Mio €) höher ausfallen. Zwischen den bedeutenden, nicht beobachtbaren Eingangsparametern bestehen keine signifikanten Beziehungszusammenhänge.

Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Aufrechnungseffekten auf die Konzernbilanz sowie die finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

Mio €	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.2018
		Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	64	-21	-	43
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 447	-	-	1 447

Mio €	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.2018
		Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	44	-21	-	24

Mio €	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.2017
		Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	55	-17	-	39
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 171	-	-1	2 170

Mio €	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.2017
		Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	40	-17	-	24

Der Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten entspricht dem Nettobetrag, da in der Bilanz keine Saldierung vorgenommen wurde. In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen nicht aufgerechnet wurden. Eine Saldierung kann nur bei Eintritt bestimmter künftiger Ereignisse, etwa einer Insolvenz einer der Vertragsparteien, erfolgen. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten“ bzw. „Gestellte Sicherheiten“ sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen bzw. verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen.

35 Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsstrategien

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der internationalen Ausrichtung unterliegt die MAN Gruppe hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktpreis-, Kredit- und Liquiditätsrisiken. Für die Identifizierung, Quantifizierung und Begrenzung der Risiken besteht ein gruppenweites Risikomanagementsystem.

Die Gesellschaften der MAN Gruppe sichern ihre Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken zu marktgerechten Konditionen grundsätzlich über das zentrale Konzern-Treasury der MAN SE. Zum Einsatz kommen originäre und vorrangig derivative Finanzinstrumente. In Ländern, deren devisenrechtliche oder aufsichtsrechtliche Bestimmungen eine Absicherung durch die MAN SE nicht ermöglichen – insbesondere Brasilien –, erfolgt der Abschluss der

Fremdwährungs-, Zins- und Geldhandelsgeschäfte durch die MAN SE im Namen und auf Rechnung der jeweiligen Konzerngesellschaft.

Die Risikopositionen des Konzerns werden unter Berücksichtigung vorgegebener Risikogrenzen durch das Konzern-Treasury extern bei Banken gesichert. Der Abschluss von Sicherungsgeschäften erfolgt unter angemessener Berücksichtigung der für Banken geltenden Anforderungen an das Risikomanagement und unterliegt einer strengen Überwachung, die insbesondere durch eine strikte Funktionstrennung in Handel, Abwicklung und Kontrolle gewährleistet ist.

Dem Vorstand wird regelmäßig über die Marktpreisrisiken der MAN Gruppe berichtet. Die Einhaltung der Richtlinien wird durch die interne Revision geprüft.

a) Währungsrisiko

Für jede MAN-Gesellschaft ergibt sich ein Währungsrisiko, wenn sie Geschäfte abschließt und daraus in der Zukunft Zahlungsströme entstehen, die nicht der funktionalen Währung der Gesellschaft entsprechen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, quantifizieren die MAN-Gesellschaften fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichern alle wesentlichen Risiken durch den Einsatz von Devisentermingeschäften,

Devisenoptionen sowie kombinierten Zins-/Währungsswaps kontinuierlich ab.

In der MAN Gruppe werden grundsätzlich alle fest kontrahierten Kundenaufträge, eigene Bestellungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung gesichert. Währungen mit einer hohen Korrelation zum Euro, wie z. B. die dänische Krone, sowie Beteiligungen oder eigenkapitalähnliche Darlehen in Fremdwährung werden nur in Einzelfällen gesichert. Zudem erfolgen Sicherungsmaßnahmen für geplante Fremdwährungsumsätze des Seriengeschäfts im Rahmen definierter, MAN-geschäftsspezifischer Sicherungsreichweiten und fallweise für Kundenprojekte mit hoher Abschlusswahrscheinlichkeit.

Im Rahmen des Fremdwährungsrisikomanagements eingegangene Sicherungsgeschäfte bestanden hauptsächlich in koreanischen Won, US-Dollar und britischen Pfund Sterling.

Die am Ende des Berichtszeitraums bei der MAN Gruppe bestehenden nicht derivativen und derivativen Finanzinstrumente wurden im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse in einem hypothetischen Szenario bewertet. Die Auswirkungen einer Erhöhung/Abnahme einer Währung um 10 % pro Wechselkurs waren wie folgt:

Mio €	31.12.2018				31.12.2017			
	Eigenkapital		Periodenergebnis		Eigenkapital		Periodenergebnis	
	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation								
Euro/Brasilianischer Real	-	-	-11	11	-	-	-8	8
Euro/Schwedische Krone	-9	9	10	-10	1	-1	0	0
US-Dollar/Brasilianischer Real	2	-2	-11	11	-16	16	-4	4
Euro/Britisches Pfund	12	-12	4	-4	13	-13	2	-2
Euro/Chinesischer Yuan	4	-4	-3	3	1	-1	-1	1
Euro/US-Dollar	-1	1	15	-15	3	-3	15	-15
Mexikanischer Peso/US-Dollar	8	-8	0	0	-1	1	-4	4
Euro/Mexikanischer Peso	2	-2	-8	8	1	-1	-5	5

Im Zuge dessen wird Hedge Accounting bei der Absicherung von zukünftigen, in hohem Volumen eintretenden Fremdwährungsumsätzen angewendet. Um Ineffizienzen zu vermeiden, wählen Gesellschaften, die innerhalb der MAN Gruppe Hedge Accounting anwenden, die Sicherungsquote zur Absicherung zukünftiger Fremdwährungsumsätze entsprechend ihrer Erfahrungen eigenständig aus. In laufenden oder früheren Berichtsperioden traten keine Ineffizienzen auf.

Es bestehen keine Fair Value Hedges.

Derivate, die im Rahmen der Anwendung von Hedge Accounting eingebunden werden, beziehen sich lediglich auf die Absicherung des Währungsrisikos. Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu diesen Derivaten:

Höhe, Zeitpunkt und Unsicherheit künftiger Zahlungsströme im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften innerhalb Hedge Accounting

Mio €	Nominalvolumen			Summe Nominalvolumen	Durchschnittlicher Sicherungskurs
	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		
31.12.2018					
Währungsrisiko					
Devisenterminkontrakte BRL/USD	140	140	-	280	2,7 - 4,2
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	178	-	-	178	0,9
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	54	10	-	64	1,1 - 1,2
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	48	-	-	48	7,4 - 7,5
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	44	-	-	44	15,6 - 17,5
Devisenterminkontrakte EUR/USD	36	-	-	36	1,1 - 1,2
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	29	-	-	29	9,4 - 9,7
Devisenterminkontrakte EUR/CNY	23	-	-	23	7,8 - 8,0
Devisenterminkontrakte - Sonstige Währungen	59	0	-	58	
	610	150	-	760	

Informationen zu Sicherungsinstrumenten innerhalb Hedge Accounting

Mio €	2018
Währungsrisiko	
Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	- 11
Buchwert von Sonstigen finanziellen Vermögenswerten	9
Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten	18
Nominalwert	760

Informationen zu Grundgeschäften innerhalb Hedge Accounting

Mio €	2018
Währungsrisiko	
Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	11
Rücklage für aktive Cash Flow Hedges	- 11

Informationen über die Auswirkung von Hedge Accounting auf die Gesamtergebnisrechnung

Mio €	2018
Währungsrisiko	
Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting	
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten	- 16
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	- 4
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	- 2
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	3

Die ergebniswirksame Umgliederung erfolgte im Geschäftsjahr 2018 in den Posten Umsatzerlöse.

Überleitung der Rücklage für die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)

Mio €	2018
Stand am 1. Januar	
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	- 20
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	- 12
Sonstige Veränderungen (hauptsächlich Wechselkurseffekte)	- 2
Stand am 31. Dezember	- 11

Überleitung der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen

Mio €	2018
Stand am 1. Januar	
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	- 3
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	5
Sonstige Veränderungen (hauptsächlich Wechselkurseffekte)	- 1
Stand am 31. Dezember	1

b) Zinsänderungsrisiko

Der MAN Gruppe entstehen Zinsrisiken durch zinsensensitive Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.

Zinsensensitive Finanzverbindlichkeiten bestehen zum Bilanzstichtag vor allem in Form von variabel verzinsten Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten sowie sonstigen variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten.

Zinsensensitive Finanzinstrumente unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Dies besteht entweder in der Form eines Marktwerttrisikos oder eines Cashflow-Risikos. Das Marktwertrisiko bestimmt sich nach der Sensitivität des Wertansatzes eines Finanzinstrumentes in Abhängigkeit vom Marktzinsniveau. Das Cashflow-Risiko beschreibt das Ausmaß der Veränderung künftiger Zinszahlungen in Abhängigkeit von der Zinsentwicklung.

Ziel des Zinsrisikomanagements ist es, die Zinsrisiken der MAN Gruppe weitgehend zu eliminieren. Zinsänderungsrisiken werden in der MAN Gruppe mittels Sensitivitätsanalysen zentral ermittelt, analysiert und gesteuert. Das Konzern-Treasury schließt Sicherungen zur Begrenzung

der aus originären Finanzinstrumenten resultierenden Risiken sowie fallweise für geplante Kundengeschäfte mit hoher Auftragswahrscheinlichkeit ab. Zur Sicherung werden Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Volumen und Laufzeiten werden dabei an der Tilgungsstruktur der vorgegebenen Kundenportfolios bzw. der Finanzverbindlichkeit sowie am angestrebten Sicherungsgrad ausgerichtet.

Den Zinssensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Bei variabel verzinsten originären Finanzinstrumenten wirken sich hypothetische Marktzinssatzänderungen am Bilanzstichtag wie unten dargestellt auf das Ergebnis nach Steuern aus.

Keinem Zinsänderungsrisiko unterliegen originäre Finanzinstrumente mit fester Verzinsung, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Dazu zählen bei MAN die Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG und die Schuldscheindarlehen. Das Zinsänderungsrisiko von Zinsderivaten wird auf Basis der Bewertung der variablen und fixen Zinszahlungen analysiert und gesteuert.

Zur Berechnung der Zinssensitivität wird eine parallele Verschiebung der Zinskurve um jeweils 100 Basispunkte (BP) unterstellt. Hieraus würden sich folgende Chancen (positive Werte) bzw. Risiken (negative Werte) ergeben:

Mio €	31.12.2018		31.12.2017	
	+ 100 BP	- 100 BP	+ 100 BP	- 100 BP
variabel verzinsliche originäre Finanzinstrumente	-5	5	-5	5

Eventuelle Ergebniseffekte aus der Zinssensitivitätsanalyse würden ausschließlich im Periodenergebnis wirken.

c) Rohstoffpreisrisiko

Schwankungen in Rohstoffpreisen führen zu einer Volatilität der Kosten für MAN. Daraus ergeben sich Rohstoffpreisrisiken, die nicht immer an den Kunden weitergegeben werden können. Zur Begrenzung dieser Risiken schließt die MAN SE Warentermingeschäfte mit Barausgleich ab.

Die Rohstoffpreisrisiken werden regelmäßig zentral erfasst und auf der Basis vorgegebener Risikogrenzen extern gesichert, sofern liquide Märkte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen. Zum Bilanzstichtag bestanden Warentermingeschäfte zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken bezüglich Gas, Nichteisenmetallen, Edelmetallen und Kautschuk mit einem Marktwert von -1 Mio € (0 Mio €).

Die maximale Restlaufzeit der Sicherungen für zukünftige Transaktionen beträgt zum Geschäftsjahresende 2018 18 Monate. Hedge Accounting wird derzeit nicht angewendet.

Entsprechend der Sensitivitätsermittlung von Währungsrisiken wird eine hypothetische Auf-/Abwertung der Rohstoffpreise in Höhe von 10 % unterstellt. Der potenzielle Effekt aus der Marktwertveränderung der Warentermingeschäfte auf das Periodenergebnis nach Steuern beträgt +2 Mio € bei +10 % (Vorjahr +1 Mio €) bzw. -2 Mio € (Vorjahr -1 Mio €) bei -10 %.

d) Kredit- und Ausfallrisiko

Die MAN Gruppe ist aufgrund ihres operativen Geschäfts und aus bestimmten Finanzierungsaktivitäten Kreditrisiken ausgesetzt. Aus Sicht der MAN Gruppe beinhalten Kreditrisiken die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust verursacht. Das Kreditrisiko umfasst sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch die Gefahr einer Bonitätsverschlechterung.

Die Minimierung der Kreditrisiken erfolgt vor allem durch folgende Maßnahmen:

Die MAN Gruppe hat das Liquiditätsmanagement in der MAN SE weitestgehend zentralisiert. Bei der zentralen Anlage von flüssigen Mitteln werden die Finanzinstitute und Anlageformen sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie von derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken guter Bonität.

Das maximale Ausfallrisiko spiegelt sich im Buchwert der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte wider; siehe Anmerkung (34). Es wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Bonitätsverbesserungen

in Höhe von 190 Mio € zum 31. Dezember 2018 (31. Dezember 2017: 312 Mio €) reduziert. Die gehaltenen Sicherheiten betreffen ausschließlich zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und dienen im Wesentlichen der Sicherung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Sicherheiten umfassen Akkreditive, Kreditversicherungen, Bürgschaften, Garantien und Eigentumsvorbehalte. Der geschätzte beizulegende Zeitwert der Sicherheiten entspricht dem Buchwert.

Dem Risiko aus nicht derivativen Finanzinstrumenten wird ebenfalls durch die Erfassung von Wertminderungen Rechnung getragen. Dabei werden wesentliche Einzelposten, bei denen Zweifel an einer Einbringlichkeit bestehen, separat überwacht und bewertet. Wesentliche Geld- und Kapitalanlagen sowie Derivate werden nur mit Banken

sowie mit der Konzernmutter Volkswagen AG abgeschlossen. Ausgegebene Finanzgarantien führen auch zu Kredit- und Ausfallrisiken. Das maximale potenzielle Kredit- und Ausfallrisiko berechnet sich aus dem Betrag, den die MAN Gruppe zahlen müsste, wenn Ansprüche unter den Garantien geltend gemacht werden. Die entsprechenden Beträge sind im Abschnitt Liquiditätsrisiko dargestellt.

Es lagen in der MAN Gruppe zum Bilanzstichtag 2018 keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor.

Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung der Risikovorsorge von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sowie vertraglichen Vermögenswerten:

Mio €	Allgemeiner Ansatz		Vereinfachter Ansatz ¹		Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)		
Risikovorsorge zum 1. Januar 2018	1	–	3	137	141
Transfer in Stufe 1	–	–	–	–	–
Transfer in Stufe 2	–	–	–	–	–
Transfer in Stufe 3	–	–	–	–	–
Inanspruchnahme	–	–	0	–20	–20
Auflösungen	0	–	–	–24	–24
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	0	–	–	21	21
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	–	–	3	3
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–53	–53
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Änderungen aus Wechselkursschwankungen)	0	–	–2	0	–2
Risikovorsorge zum 31. Dezember 2018	1	–	1	64	66

¹ Der Rückgang im Jahr 2018 ist insbesondere durch die Veräußerung des PE-Geschäfts bedingt.

Die nachfolgenden Tabellen stellen dar, inwieweit Änderungen der Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte zu einer Veränderung der Risikovorsorge geführt haben und wie sich die Bruttobuchwerte der finanziellen Vermögenswerte auf die Ausfallrisiko-Rating-Klassen verteilen:

Mio €	Allgemeiner Ansatz			Vereinfachter Ansatz ¹	
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)		Summe
Bruttobuchwert zum 1. Januar 2018	1 068	-	1	2 060	3 128
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 3	-	-	-	-	-
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/ erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	2 074	-	0	244	2 317
Änderungen Konsolidierungskreis	186	-	-	- 779	- 593
Änderungen aus Wechselkursschwankungen	- 29	-	-	- 15	- 44
Bruttobuchwert zum 31. Dezember 2018	3 299	-	1	1 510	4 809

¹ Der Rückgang im Jahr 2018 ist insbesondere durch die Veräußerung des PE-Geschäfts bedingt.

Die Veränderung innerhalb des Zwölf-Monats-Kreditverlusts (Stufe 1) ist insbesondere durch den Zugang der Forderung aus der Veräußerung des PE-Geschäfts geprägt.

Mio €	Allgemeiner Ansatz			Vereinfachter Ansatz	
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)		Summe
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	3 299	-	-	1 439	4 738
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	0	-	34	34
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	1	37	37
Summe	3 299	0	1	1 510	4 809

Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 umfasst Finanzinstrumente, bei denen davon ausgegangen wird, dass kein Ausfallrisiko besteht. Finanzinstrumente, die der Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 zugeordnet sind, werden einem intensivierten Kreditmanagement durch die MAN Gruppe unterzogen. Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 umfasst wertgeminderte Finanzinstrumente.

e) Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die MAN Gruppe ihren Zahlungsverpflichtungen nicht in ausreichendem Maß nachkommen oder Liquidität nur zu einem erhöhten Preis beschaffen kann.

Um dieses Risiko zu begrenzen, werden die Mittelzu- und -abflüsse sowie die Fälligkeiten fortlaufend überwacht und gesteuert. Die Deckung des Finanzmittelbedarfs erfolgt sowohl durch den operativen Cashflow als auch durch externe Finanzierungen. Somit bestanden im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Das Cash Management für die operativen Bereiche erfolgt im Wesentlichen zentral im Rahmen eines Cash Poolings. Dabei werden täglich die liquiden Mittel der Konzerngesellschaften und der MAN SE zusammengeführt. Somit können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns und der einzelnen Konzerngesellschaften gesteuert werden. Mit Verkauf des PE-Geschäfts am 31. Dezember 2018 wurde das Cash Pooling mit den zugehörigen Gesellschaften vorerst fortgeführt. Die MAN SE berücksichtigt somit auch Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen von Gesellschaften außerhalb der MAN Gruppe.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (z. B. Brasilien, China, Indien, Russland, Südkorea) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Aufgrund der Integration in den Volkswagen Konzern besteht für die MAN Gruppe die Möglichkeit konzerninterner Finanzierungen. So hat die MAN SE eine Linie mit der Volkswagen AG in Höhe von 3 Mrd €, die mit 2 Mrd € gezogen ist. Kurzfristiger Geldbedarf wird über Geldmarktlinien bei Banken gedeckt (aktuell 120 Mio € gezogen). Ferner haben lokale MAN-Gesellschaften Finanzierungen über umgerechnet 53 Mio € (54 Mio €) mit dort ansässigen Volkswagen-Gesellschaften vereinbart, die in Höhe von 36 Mio € ausgenutzt sind.

Zusätzlich bestehen zugesagte bilaterale Kreditlinien bei Finanzinstituten in Höhe von 760 Mio € (760 Mio €), von denen 760 Mio € (758 Mio €) ausgenutzt wurden.

Das Management wird regelmäßig über die Mittelzu- und -abflüsse und Finanzierungsquellen informiert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Cashflows der Verbindlichkeiten, der derivativen Finanzinstrumente sowie der Finanzgarantien auf die Liquiditätssituation der MAN Gruppe auswirken:

Fälligkeitsübersicht¹

Mio €	31.12.2018			31.12.2017		
	2019	2020 - 2023	> 2023	2018	2019 - 2022	> 2022
Zahlungsmittelabflüsse aus originären finanziellen Verbindlichkeiten ²	6 084	3 001	59	4 638	3 245	61
davon Finanzverbindlichkeiten	2 983	1 259	1	1 641	1 536	13
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 437	-	-	1 925	-	-
davon übrige finanzielle Verbindlichkeiten ³	1 665	1 742	58	1 073	1 709	49
Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten mit negativem Marktwert und Bruttoerfüllung ²	953	113	4	731	21	-
zugehörige Zahlungsmittelzuflüsse ²	927	111	1	705	20	-
Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten mit negativem Marktwert und Nettoerfüllung ²	16	2	-	11	2	-
Potenzielle Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzgarantien	14	-	-	1	-	-

¹ Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen: Ist der Fälligkeitstermin nicht fixiert, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Zinszahlungen aufgrund variabler Verzinsung werden entsprechend den Konditionen zum Bilanzstichtag berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass die Zahlungsmittelabflüsse nicht früher als dargestellt eintreten.

² Gemäß den Anforderungen des IFRS 7 werden nur undiskontierte Zahlungsmittelabflüsse der vertraglich fixierten Zins- und Tilgungszahlungen dargestellt.

³ Der undiskontierte maximale Zahlungsmittelabfluss aus Rückkaufverpflichtungen wird als finanzielle Verbindlichkeit erfasst.

36 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der MAN SE beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die MAN SE ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der MAN SE stehen.

Nahestehende Unternehmen oder Personen aus Sicht von MAN sind zum 31. Dezember 2018:

- die TRATON AG (vormals Volkswagen Truck & Bus GmbH bzw. Volkswagen Truck & Bus AG, nunmehr: TRATON SE) und ihre Tochterunternehmen,
- die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der MAN Gruppe,

- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen (Porsche Stuttgart),
- sonstige Personen bzw. Unternehmen, die von der MAN SE beeinflusst werden können bzw. die auf die MAN SE Einfluss nehmen können, wie
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der MAN SE,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der TRATON SE,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG,
 - assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen,
 - nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Die TRATON SE ist aufgrund der Beteiligung an der MAN SE Mutterunternehmen und damit nahestehendes Unternehmen im Hinblick auf MAN. Dies gilt auch für die Volkswagen AG, der der betreffende Anteil über die TRATON SE zuzurechnen ist. Die Porsche Automobil Holding SE hat die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken, und ist daher ebenfalls als ein nahestehendes Unternehmen zu klassifizieren. Am 31. Dezember 2018 hielt die TRATON SE 87,04 % der Stimmrechte und 86,87 % der Anteile am Grundkapital der MAN SE.

Zwischen der TRATON SE und der MAN SE bestand in den Geschäftsjahren 2017 und 2018 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wurde am 1. März 2018 der Gewinn des Geschäftsjahres 2017 in Höhe von 193 Mio € abgeführt (im Vorjahr Verlustausgleich in Höhe von 99 Mio €). Eine Dividende wurde daher nicht ausgeschüttet.

Mit Vollzug des Verkaufs des PE-Geschäfts an ein Tochterunternehmen der Volkswagen AG übt die MAN SE am 31. Dezember 2018 keinen Einfluss mehr auf diese Unternehmen aus. Für weiterführende Informationen siehe Anmerkung (5). Ein- und Verkäufe mit diesen sind im Konzernabschluss enthalten. Die ausstehenden Salden (einschließlich Verpflichtungen) am 31. Dezember 2018 werden in der nachfolgenden Tabelle zusammen mit den Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber weiteren nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG ausgewiesen. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse mit den entkonsolidierten Gesellschaften werden in Anmerkung (31) dargestellt.

Der Umfang der Transaktionen mit der TRATON SE, der Volkswagen AG und der Porsche Stuttgart sowie mit anderen, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Verkäufe und Dienstleistungen an		
die TRATON SE, die Volkswagen AG und die Porsche Stuttgart ¹	9	31
weitere, nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	1 720	1 493
Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen von		
der TRATON SE, der Volkswagen AG und der Porsche Stuttgart ¹	95	86
weiteren, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	487	393
Forderungen gegen		
die TRATON SE, die Volkswagen AG und die Porsche Stuttgart ¹	69	85
weitere, nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	2 755	163
Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber		
der TRATON SE, der Volkswagen AG und der Porsche Stuttgart ¹	3 259	2 235
weiteren, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	3 250	2 446

¹ Für Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, auch die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen

In den Forderungen gegen weitere, nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG sind Kaufpreisforderungen in Höhe von 1 980 Mio € an Volkswagen aufgrund des Abgangs von Power Engineering enthalten.

In den Verbindlichkeiten gegenüber der TRATON SE ist der Anspruch der TRATON SE auf Gewinnabführung des handelsrechtlichen Jahresüberschusses der MAN SE für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 548 Mio € (193 Mio €) enthalten. Für weitere Informationen wird auf die Anmerkung (28) verwiesen.

Des Weiteren sind in den Verbindlichkeiten Kredite in Höhe von 2,0 Mrd € (1,95 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG enthalten. Mit der Volkswagen AG besteht ein Darlehensrahmen in Höhe von 3,0 Mrd € mit einer unbefristeten Laufzeit. Die Verbindlichkeiten gegenüber weiteren, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG beziehen sich im Wesentlichen auf Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, und ihr zugeordneten Landesgesellschaften (Volkswagen Financial Services). Im Geschäftsjahr 2018 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht der MAN Gruppe angehörende

Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 1 118 Mio € (1 070 Mio €). Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns bestehen darüber hinaus branchenübliche Rückkaufgarantien, siehe Anmerkung (31).

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Umfang der Beziehungen zu nicht konsolidierten Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen, mit denen Transaktionen aus dem normalen Lieferungs- und Leistungsaustausch resultieren:

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Umsatzerlöse und Sonstige Erträge mit		
nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	9	52
assoziierten Unternehmen	141	172
Bezogene Leistungen von		
nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	5	8
assoziierten Unternehmen	94	165
Forderungen gegen		
nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	7	25
assoziierte Unternehmen	42	35
Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber		
nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	26	34
assoziierten Unternehmen	16	7

Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen besteht eine Darlehensforderung in Höhe von 1 Mio € (2 Mio €).

Mit 1 525 Mio € (1 453 Mio €) erzielte die MAN Gruppe im Geschäftsjahr mit der Volkswagen AG sowie deren nicht im MAN Konzernabschluss konsolidierten Tochterunternehmen mehr als 10 % der gesamten Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse wurden in allen Segmenten, insbesondere im Segment MAN Truck & Bus, erwirtschaftet und resultieren im Wesentlichen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft über Volkswagen Financial Services.

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der MAN SE ist in den Anmerkungen (37 und 38) dargestellt. Bei Unternehmen, die der MAN Gruppe über diese Personen nahestehen, wurden im Geschäftsjahr 2018 Einkäufe in Höhe von 4 Mio € (1 Mio €) getätigt.

Insgesamt wurden durch die MAN Gruppe an das Management in Schlüsselpositionen die nachfolgenden Beträge

geleistet. In der Aufstellung enthalten sind, soweit sie im Jahr 2018 bzw. im Vorjahr ihre jeweilige Position innehatten, Mitglieder des Vorstands der MAN SE, Mitglieder des Aufsichtsrats der MAN SE sowie Mitglieder des Vorstands der TRATON SE. Die bei Unternehmen der MAN Gruppe angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags.

T€	2018	2017
Kurzfristig fällige Leistungen	8 425	8 036
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1 038	993
	9 463	9 029

Zum 31. Dezember 2018 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen ihnen gegenüber auf 2 985 T€ (2 380 T€).

37 Vergütung des Vorstands

Die Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T€	2018	2017
Zum 31. Dezember 2018 amtierende Vorstandsmitglieder¹		
Feste Vergütung ²	2 165	1 685
Variable Vergütung ^{3,4}	3 665	3 216
Aufwand für Altersversorgung	838	531

T€	2018	2017
Ehemalige Vorstandsmitglieder^{5,6}		
Feste Vergütung ²	–	179
Variable Vergütung ^{3,4}	–	450
Aufwand für Altersversorgung	–	74

¹ Dr. Uwe Lauber seit 1. März 2017 und Dr. Carsten Intra seit 1. Juli 2017

² einschließlich Nebenleistungen

³ 2017: Korrektur nach Erstellung des Geschäftsberichts 2017

⁴ 2018: Angaben gemäß aktuell vorliegenden Kennzahlen

⁵ Josef Schelchshorn bis 30. Juni 2017

⁶ Abweichungen zu den Angaben im Vergütungsbericht ergeben sich aus der Kostentragung der MAN SE (10 %) bzw. der MAN Truck & Bus AG (65 %) in Höhe von insgesamt 75 % an der Gesamtvergütung von Herrn Schelchshorn.

Der Barwert der Versorgungsverpflichtungen gegenüber zum Jahresende 2018 amtierenden Vorstandsmitgliedern belief sich zum 31. Dezember 2018 auf 2 985 T€. Zum 31. Dezember 2017 betrug der Barwert der

Versorgungsverpflichtungen gegenüber den zum Jahresende amtierenden Vorstandsmitgliedern 2 381 T€). Der Aufwand für Altersversorgung betrug 2018 insgesamt 838 T€ (605 T€), davon 740 T€ (435 T€) für den Dienstzeitanteil. Der Zinsanteil wird nicht als Bestandteil des Aufwands für Altersversorgung berichtet. Der Aufwand für Altersversorgung enthält zudem auch die vereinbarten Zuführungsweiterbelastungen für Herrn Jan-Henrik Lafrentz für die Versorgungsverpflichtungen außerhalb der MAN.

Herrn Josef Schelchshorn, der bis zum Ablauf des 30. Juni 2017 auf Grundlage eines Dienstvertrags mit der Volkswagen AG als Mitglied des Vorstands der MAN SE tätig war, wurde im April 2018 durch die Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2017 ein entsprechend der Dauer seiner Bestellung zum Mitglied des Vorstands der MAN SE zeitanteiliger Bonus in Höhe von 600 T€ brutto ausbezahlt.

Mit den Herren Dr. Intra und Lafrentz wurden Sondervereinbarungen zu einer garantierten variablen Vergütung getroffen. Im Geschäftsjahr 2017 hatten die Herren Dr. Intra, Lafrentz und Dr. Lauber Anspruch auf eine garantierte variable Vergütung; aufgrund der tatsächlichen Zielerreichung überstieg die variable Vergütung der Herren Dr. Intra, Lafrentz und Dr. Lauber die jeweils vereinbarten Garantiebeträge. Herr Drees hatte in den Monaten Januar bis Juni 2017 Anspruch auf eine garantierte monatliche Tantieme.

Herr Drees hat im Geschäftsjahr 2017 zudem einen Sonderbonus erhalten.

Die Versorgungsbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder, einschließlich der im ersten Jahr nach Beendigung des Vertrags und Übertritt in den Ruhestand geleisteten Bezüge, sowie ihrer Hinterbliebenen beliefen sich zum 31. Dezember 2018 auf 2 636 T€ (9 771 T€). Für Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind zum 31. Dezember 2018 insgesamt 40 676 T€ (42 364 T€) zurückgestellt.

Die Mitglieder des Vorstands einschließlich ihrer Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien sind auf der [Seite 151](#), Einzelheiten zur Vergütungsstruktur bzw. ihren Bestandteilen sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, angegeben.

Die individualisierten Bezüge der Mitglieder des Vorstands während des Bestellungszeitraums bei der MAN SE ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Vergütung des Vorstands 2018/(2017)

T€	Feste Vergütung ¹	Variablen Vergütung ^{2,3}	Aufwand für Altersvorsorge	Gesamt
Zum 31. Dezember 2018 amtierende Vorstandsmitglieder¹				
Joachim Drees (Vorsitzender des Vorstands) ³	692 (574)	1 229 (1 373)	264 (186)	2 185 (2 133)
Dr. Carsten Intra (seit 1. Juli 2017)	514 (241)	922 (430)	228 (84)	1 664 (755)
Jan-Henrik Lafrentz	447 (444)	794 (790)	97 (96)	1 338 (1 330)
Dr. Uwe Lauber (seit 1. März 2017)	511 (426)	720 (624)	249 (165)	1 480 (1 215)
Ehemalige Vorstandsmitglieder				
Josef Schelchshorn (bis 30. Juni 2017) ⁴	- (179)	- (450)	- (74)	- (702)
Gesamt³	2 165 (1 864)	3 665 (3 667)	838 (605)	6 667 (6 135)

¹ einschließlich Nebenleistungen

² 2017: Korrektur nach Erstellung des Geschäftsberichts 2017

³ 2018: Angaben gemäß aktuell vorliegender Kennzahlen

⁴ Abweichungen zu den Angaben im Vergütungsbericht ergeben sich aus der Kostentragung der MAN SE (10 %) bzw. der MAN Truck & Bus AG (65 %) in Höhe von insgesamt 75 % an der Gesamtvergütung von Herrn Schelchshorn.

Herr Drees ist seit 1. April 2015 als Vorsitzender des Vorstands bei der MAN Truck & Bus AG tätig. Die Gesamtvergütung im Geschäftsjahr 2018 für seine Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus AG sowie der MAN SE betrug 2 185 T€ (feste Vergütung einschließlich Nebenleistungen 692 T€; variable Vergütung 1 229 T€; Altersversorgung 264 T€).

Herr Dr. Intra ist seit 1. April 2012 als Mitglied des Vorstands bei der MAN Truck & Bus AG tätig. Die Gesamtvergütung im Geschäftsjahr 2018 für seine Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus AG sowie der MAN SE betrug 1 664 T€ (feste Vergütung einschließlich Nebenleistungen 514 T€; variable Vergütung 922 T€; Altersversorgung 228 T€). Die Gesamtvergütung im Geschäftsjahr 2017 für seine Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus AG sowie der MAN SE betrug 1 501 T€ (feste Vergütung einschließlich Nebenleistungen 473 T€; variable Vergütung 860 T€; Altersversorgung 168 T€).

Herr Lafrentz ist seit 1. Juli 2014 als Mitglied des Vorstands bei der MAN Truck & Bus AG tätig. Die Gesamtvergütung im Geschäftsjahr 2018 für seine Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus AG sowie der MAN SE betrug 1 338 T€ (feste Vergütung einschließlich Nebenleistungen 447 T€; variable Vergütung 794 T€; Altersversorgung 97 T€).

Herr Dr. Lauber ist seit 1. Oktober 2014 als Mitglied des Vorstands bei der MAN Energy Solutions SE tätig. Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2018 ist Herr Dr. Lauber aus dem Vorstand der MAN SE ausgeschieden. Leistungen an Herrn Dr. Lauber aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand der MAN SE sind nicht erfolgt. Die Gesamtvergütung im Geschäftsjahr 2018 für seine Tätigkeit bei der MAN Energy Solutions SE sowie der MAN SE betrug 1 480 T€ (feste Vergütung einschließlich Nebenleistungen 511 T€; variable Vergütung 720 T€; Altersversorgung 249 T€). Die Gesamtvergütung im Geschäftsjahr 2017 für seine Tätigkeit bei der MAN Diesel & Turbo SE sowie der MAN SE betrug 1 458 T€ (feste Vergütung einschließlich Nebenleistungen 511 T€; variable Vergütung 749 T€; Altersversorgung 198 T€).

38 Vergütung des Aufsichtsrats

Die Aufsichtsratsvergütung setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2018	2017
Feste Vergütung	523	520
Variable Vergütung	646	390
Vergütung für die Tätigkeit in Ausschüssen	175	175
Sitzungsgelder	41	40
	1 384	1 125

Die Mitglieder des Aufsichtsrats einschließlich ihrer Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien sind auf den [Seiten 148 ff.](#), weitere Einzelheiten zur Vergütungsstruktur bzw. ihren Bestandteilen sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, angegeben.

Die individualisierten Bezüge der aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Vergütung des Aufsichtsrats in T€

Name	Zeitraum der Zugehörigkeit	Feste Vergütung	Variable Vergütung	Vergütung für Tätigkeit in Ausschüssen	Sitzungsgelder	Gesamt 2018	Gesamt 2017
Andreas Renschler, Vorsitzender	ganzjährig	-	-	-	-	-	-
Jürgen Kerner, stellv. Vorsitzender ¹	ganzjährig	53	65	35	5	157	132
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz, stellv. Vorsitzender	ganzjährig	53	65	35	5	157	132
Michael Behrendt	ganzjährig	35	43	35	5	118	101
Helmut Brodrick ¹	bis 31.12.2018	35	43	18	3	99	82
Annette Danielski	seit 05.11.2018	-	-	-	-	-	-
Matthias Gründer	bis 17.05.2018	-	-	-	-	-	-
Dr. Julia Kuhn-Piëch	ganzjährig	35	43	-	2	80	63
Irmgard Maucher ¹	ganzjährig	35	43	-	2	80	63
Angelika Pohlenz	ganzjährig	35	43	-	2	80	63
Mag. Mark Philipp Porsche	ganzjährig	35	43	-	1	79	62
Stephanie Porsche-Schröder	seit 23.01.2018	33	41	-	2	75	-
Oskar Ritsch ¹	bis 31.03.2018	9	11	4	1	25	83
Karina Schnur ¹	ganzjährig	35	43	-	2	80	63
Erich Schwarz ¹	ganzjährig	35	43	-	2	80	63
Athanasios Stimoniaris ¹	ganzjährig	35	43	35	5	118	101
Werner Wiedemann ¹	01.04.2018 bis 31.12.2018	26	32	13	3	74	-
Steffen Zieger ¹	ganzjährig	35	43	-	2	80	63
Im Jahr 2017 ausgeschiedene Mitglieder							54
Gesamt 2018		523	646	175	41	1 384	-
Gesamt 2017		520	390	175	40	-	1 125

¹ Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

Die bei der MAN SE oder bei anderen Unternehmen der MAN Gruppe angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags. Dieses richtet sich – soweit es sich um Mitglieder von deutschen Betriebsräten handelt – nach den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes.

Für die Mitgliedschaft in Aufsichtsräten von anderen Gesellschaften der MAN Gruppe (einschließlich MAN Energy Solutions SE und Renk AG) erhielten Herr Behrendt 37 T€ (36 T€), Herr Brodrick 11 T€ (11 T€), Herr Kerner 6 T€ (-), Frau Kuhn-Piëch 11 T€ (11 T€), Herr Porsche 10 T€ (10 T€), Frau Porsche-Schröder 10 T€ (-), Herr Ritsch 10 T€ (11 T€), Frau Schnur 33 T€ (25 T€), Herr Prof. Dr. Schulz 11 T€ (11 T€), Herr Stimoniaris 11 T€ (11 T€), Herr Wiedemann 11 T€ (-) und Herr Zieger 3 T€ (3 T€).

Die Auslagererstattungen für die Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen sowie Ausschusssitzungen betragen im Geschäftsjahr 2018 22 T€ (19 T€).

39 Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2018 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben. Die Entsprechenserklärung ist in der Erklärung zur Unternehmensführung als gesonderter Teil des zusammengefassten Lageberichts enthalten sowie auf der Internetseite der MAN SE www.corporate.man.eu veröffentlicht.

40 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Ereignisse eingetreten, die für die MAN Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten.

41 Segmentberichterstattung

Die Aktivitäten der MAN Gruppe werden in die berichtspflichtigen Segmente MAN Truck & Bus und MAN Latin America aufgeteilt. Im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen und auf die Bewertung der Ertragskraft werden die Ergebnisse dieser Segmente regelmäßig vom Vorstand der MAN SE in seiner Funktion als verantwortlicher Unternehmensinstanz überprüft. Mit der Klassifizierung als aufgebener Geschäftsbereich entfallen die Angaben für MAN Energy Solutions und Renk. Unter Sonstige ist vorwiegend die MAN-Zentrale dargestellt. Gesellschaften ohne operatives Geschäft sowie die Beteiligungen an Scania und Sinotruk sind der Zentrale zugeordnet. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten sowie die Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments werden innerhalb der Position Sonstige dargestellt.

Beschreibung der berichtspflichtigen Segmente:

MAN Truck & Bus ist einer der führenden Anbieter von Nutzfahrzeugen und Transportlösungen und expandiert vom Kernmarkt Westeuropa in die Wachstumsmärkte Osteuropas und Asiens.

MAN Latin America zählt zu den größten Herstellern von Lkw und Bussen in Brasilien und beliefert Kunden auf dem brasilianischen Markt sowie weiteren wichtigen Wachstumsmärkten.

Die Segmentinformationen stellen die fortgeführten Bereiche dar. Entsprechend schließen die Segmentangaben der aktuellen und der Vorperiode die entsprechenden Informationen für aufgebene Geschäftsbereiche, die in dem Konzernabschluss enthalten sind, aus.

Die Ergebnisgröße für die Beurteilung der Ertragslage eines Segments ist das Operative Ergebnis. Das Operative Ergebnis wird als Ergebnis vor Steuern und vor dem Finanzergebnis ermittelt. Ergebniseffekte im Zusammenhang mit materiellen und immateriellen Vermögenswerten aus dem Erwerb eines einzelnen Segments werden aus dem Operativen Ergebnis des Segments eliminiert.

Die Segmentinformationen sind in Übereinstimmung mit den Ausweis- und Bewertungsmethoden, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses angewendet wurden, ermittelt. Die Umsätze zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Preisen. Die Abschreibungen bzw. Wertminderungen betreffen die den einzelnen Unternehmensbereichen zugeordneten Immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen, Sonstigen Beteiligungen und Vermieteten Erzeugnisse.

Die nachfolgenden Tabellen enthalten segmentbezogene Informationen für das Geschäftsjahr 2018.

Segmentinformationen (1/2)

Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember und zum 31. Dezember

in Mio €	MAN Truck & Bus		MAN Latin America	
	2018	2017	2018	2017
Umsatz der Bereiche	10 815	10 037	1 421	1 141
Umsatz zwischen den Bereichen	-127	-85	-7	-9
Umsatz Konzern	10 688	9 952	1 414	1 132
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	402	532	28	-105
davon Abschreibungen	-941	-894	-38	-29
davon Wertminderungen	-36	-1	0	0
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	19	18	-	-
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	40	20	-	-
Investitionen	611	583	69	74

Segmentinformationen (2/2)

Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember und zum 31. Dezember

in Mio €	Sonstige				Gruppe	
	Zentrale ¹		Kons./Überl.		2018	2017
	2018	2017	2018	2017		
Umsatz der Bereiche	11	11	-142	-101	12 104	11 087
Umsatz zwischen den Bereichen	-8	-8	142	101	-	-
Umsatz Konzern	3	3	-	-	12 104	11 087
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-79	-58	-20	-10	332	358
davon Abschreibungen	-4	-6	-14	-17	-998	-946
davon Wertminderungen	0	0	-	-	-36	-2
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	122	54	-	-	141	72
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	698	484	-	-	738	522
Investitionen	285	214	-282	-211	683	661

¹ Zentrale: MAN SE, Shared-Service-Gesellschaften sowie direkt von der MAN SE gehaltene Beteiligungen

Die Überleitung der Summe der Segmentergebnisse zum Ergebnis vor Steuern und aufgegebenen Geschäftsbereichen der MAN Gruppe stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2018	2017
Summe Segmentergebnis (Operatives Ergebnis der Bereiche)	430	427
Operatives Ergebnis der Zentrale	-79	-58
Ergebniseffekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	-15	-18
Konsolidierung innerhalb der Geschäftsfelder sowie innerhalb der MAN Gruppe	-5	7
Operatives Ergebnis (MAN Gruppe)	332	358
Finanzergebnis	231	-31
Ergebnis vor Steuern und aufgegebenen Geschäftsbereichen (MAN Gruppe)	562	327

Segmentinformationen nach Regionen

Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember und zum 31. Dezember

Mio €	Deutschland	Übriges Europa	Übrige Regionen ¹	Gesamt ³
2018				
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31. Dezember	3.947	2.825	1.625	8.397
Umsatz ²	3.194	5.905	2.994	12.104
2017				
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31. Dezember	4.167	2.762	2.119	9.047
Umsatz ²	2.961	5.310	2.816	11.087

¹ Ausführliche Segmentinformationen bezüglich MAN Latin America sind in der Tabelle „Segmentberichterstattung“ enthalten.

² Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

³ Das Vorjahr wurde angepasst.

Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2018

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital
I. MUTTERUNTERNEHMEN	
MAN SE, München	
II. TOCHTERUNTERNEHMEN	
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften	
1. Inland	
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal	100,00 %
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Offenbach KG, Pullach i. Isartal	100,00 %
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal	100,00 %
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	94,00 %
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	100,00 %
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	100,00 %
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	100,00 %
MAN HR Services GmbH, München	100,00 %
MAN Service und Support GmbH, München	100,00 %
MAN Truck & Bus AG, München	100,00 %
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	100,00 %
TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal	100,00 %
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	100,00 %
2. Ausland	
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	70,00 %
MAN Accounting Center Sp. z o.o., Poznan	100,00 %
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	100,00 %
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., Olifantsfontein	100,00 %
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	100,00 %
MAN Capital Corp., Pompano Beach / FL	100,00 %
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach / FL	100,00 %
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	100,00 %
MAN Finance Luxembourg S.A., Strassen	100,00 %
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyrgos	100,00 %
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	100,00 %
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	100,00 %
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	100,00 %
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Steyr	100,00 %
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	100,00 %
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	70,00 %
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., Isando	100,00 %
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	99,99 %
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestice	100,00 %
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	100,00 %
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	100,00 %
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	100,00 %
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	100,00 %
MAN Truck & Bus Mexico S.A. de C.V., El Marqués	100,00 %
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	100,00 %
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	100,00 %
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	100,00 %
MAN Truck & Bus Österreich GmbH, Steyr	100,00 %

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	100,00 %
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	100,00 %
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	100,00 %
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	100,00 %
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	100,00 %
MAN Truck & Bus Sverige AB, Kungens Kurva	100,00 %
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	100,00 %
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	100,00 %
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	100,00 %
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	100,00 %
MAN Türkiye A.S., Ankara	99,99 %
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	100,00 %
OOO MAN Truck and Bus RUS, Moskau	100,00 %
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	100,00 %

B. Nicht konsolidierte Gesellschaften

1. Inland

LoadFox GmbH, München	87,00 %
MAN Erste Beteiligungs GmbH, München	100,00 %
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	100,00 %
MAN Grundstücksgesellschaft mbH, Oberhausen	100,00 %
MAN Personal Services GmbH, Dachau	100,00 %
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	100,00 %
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	100,00 %

2. Ausland

ERF (Holdings) plc, Swindon	100,00 %
ERF Ltd., Swindon	100,00 %
LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou	100,00 %
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., Isando	100,00 %
MAN Latin America Importacao, Industria e Comércio de Veiculos Ltda., Resende	100,00 %
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	100,00 %
MBC Mobile Bridges Corp., Houston / TX	100,00 %
S.A. Trucks Ltd., Bristol	100,00 %

III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

1. Inland

2. Ausland

OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	50,00 %
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	50,00 %

IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

1. Inland

Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	49,00 %
---	---------

2. Ausland

JV MAN AUTO - Uzbekistan LLC, Samarkand City	49,00 %
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	25,00 %

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital
V. BETEILIGUNGEN	
1. Inland	
Car2Car Communication Consortium, Braunschweig	5,55 %
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	30,00 %
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	8,16 %
Roland Holding GmbH, München	22,83 % ¹
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	50,00 %
2. Ausland	
FR8 Revolution Inc., San Francisco / CA	12,20 %
Scania AB, Södertälje	13,35 % ²

¹ Stimmrechtsquote 32,82 %² Stimmrechtsquote 17,37 %

Organe

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

Andreas Renschler

Stuttgart,
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats

- ¹ Deutsche Messe AG
- ² MAN Truck & Bus AG (Vors.)
MAN Energy Solutions SE (Vors.)
Porsche AG
- ³ Navistar International Corporation, USA
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
- ⁴ MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien
Porsche Holding Stuttgart GmbH
Scania AB, Schweden (Vors.)
Scania CV AB, Schweden (Vors.)

Jürgen Kerner*

Frankfurt,
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- ¹ Airbus Operations GmbH
Flender GmbH
MAN Energy Solutions SE
Premium Aerotec GmbH (stellv. Vors.)
Siemens AG

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c.

Ekkehard D. Schulz

Krefeld,
ehem. Vorsitzender des Vorstands der ThyssenKrupp AG

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- ¹ MAN Truck & Bus AG

Michael Behrendt

Hamburg,
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG

- ¹ Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG (stellv. Vors.)
Barmenia Krankenversicherung a. G. (stellv. Vors.)
Barmenia Lebensversicherung a. G. (stellv. Vors.)
Esso Deutschland GmbH
ExxonMobil C. E. Holding GmbH
Hapag-Lloyd AG (Vors.)
MAN Energy Solutions SE
MAN Truck & Bus AG
Renk Aktiengesellschaft

Helmut Brodrick*

(bis 31.12.2018)
Oberhausen,
Vorsitzender des Betriebsrats der MAN Energy Solutions SE, Werk Oberhausen

- ¹ MAN Energy Solutions SE

Annette Danielski

(seit 05.11.2018)
Leinfelden-Echterdingen,
Leiterin Group Finance der TRATON AG

- ² MAN Truck & Bus AG

Matthias Gründler

(bis 17.05.2018)
Albershausen,
Mitglied der Geschäftsführung der Volkswagen Truck & Bus GmbH

- ² MAN Truck & Bus AG
- ³ Navistar International Corporation, USA
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
- ⁴ MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien
Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Dr. Julia Kuhn-Piëch

Salzburg/Österreich,
Immobilienmanagerin

¹ AUDI AG
MAN Truck & Bus AG

Irmgard Maucher*

München,
Mitglied des Betriebsrats der MAN Truck & Bus AG

Angelika Pohlenz

Wiesbaden,
ehem. Generalsekretär der Internationalen
Handelskammer (ICC), Berlin

Mag. Mark Philipp Porsche

Salzburg/Österreich,
Geschäftsführer der F.A. Porsche Beteiligungen GmbH

¹ MAN Truck & Bus AG
³ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Österreich
FAP Beteiligungen AG, Österreich
SEAT S. A., Spanien

Stephanie Porsche-Schröder

(seit 23.01.2018)
Lochau/Österreich
Diplom-Designerin

¹ MAN Truck & Bus AG
³ ItalDesign-Giugiaro S.p.A., Italien
Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Oskar Ritsch*

(bis 31.03.2018)
Diedorf,
Gesamtbetriebsratsvorsitzender der MAN Diesel &
Turbo SE, sowie stellvertretender Vorsitzender des
MAN SE Konzernbetriebsrats

¹ MAN Diesel & Turbo SE

Karina Schnur*

Reichertshofen,
Generalsekretärin der Mitbestimmung der
MAN Truck & Bus AG

¹ MAN Energy Solutions SE
MAN Truck & Bus AG
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
Renk Aktiengesellschaft

Erich Schwarz*

Steyr/Österreich,
Betriebsratsvorsitzender der MAN Truck & Bus
Österreich GesmbH

³ MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Österreich

Athanasios Stimoniaris*

München,
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE und
des SE-Betriebsrats sowie des Gesamtbetriebsrats der
MAN Truck & Bus AG

¹ MAN Truck & Bus AG (stellv. Vors.)
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
Volkswagen AG
TRATON AG (stellv. Vors.)
TSV München von 1860 GmbH & Co. KGaA

Steffen Zieger*

Leipzig,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

¹ MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (stellv. Vors.)

Werner Wiedemann*

(bis 31.12.2018)
Rehling,
Gesamtbetriebsratsvorsitzender der
MAN Energy Solutions SE

¹ MAN Energy Solutions SE

Ausschüsse des Aufsichtsrats der MAN SE

(Stand: 31.12.2018)

Präsidium

Andreas Renschler (Vors.)
Michael Behrendt
Jürgen Kerner
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz
Athanasios Stimoniaris
Werner Wiedemann

Prüfungsausschuss

Annette Danielski (Vors.)
Michael Behrendt
Helmut Brodrick
Jürgen Kerner (stellv. Vors.)
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz
Athanasios Stimoniaris

Nominierungsausschuss

Andreas Renschler (Vors.)
Michael Behrendt
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz

* Von der Belegschaft gewählt

Stand: 31. Dezember 2018 bzw. Datum des Ausscheidens

¹ Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

² Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate

³ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

⁴ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

Joachim Drees

Stuttgart,
Vorsitzender des Vorstands

- ¹ MAN Energy Solutions SE
Renk Aktiengesellschaft
Veritas AG
Volkswagen Financial Services AG
³ Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China

Dr. Carsten Intra

München,
Vorstand Personal und Arbeitsdirektor

- ⁴ MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Österreich

Jan-Henrik Lafrentz

München,
Finanzvorstand

- ¹ MAN Energy Solutions SE
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
² MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
⁴ MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Österreich

Dr. Uwe Lauber

(bis 31.12.2018)
Laufenburg,
Vorsitzender des Vorstands MAN Energy Solutions SE

- ⁴ MAN Diesel & Turbo Shanghai Co., Ltd., China
MAN Diesel & Turbo Shanghai Logistics Co., Ltd., China
MAN Energy Solutions AG, Schweiz
MAN Energy Solutions China Production Co., Ltd.,
China

Vorstand und Geschäftsführung Konzernunternehmen

MAN Truck & Bus AG

München

Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands
Dr. Ulrich Dilling (bis 30.11.2018)
Dirk Große-Loheide
Dr. Carsten Intra
Michael Kobriger (seit 01.12.2018)
Jan-Henrik Lafrentz
Göran Nyberg (seit 17.09.2018)
Dr. Frederik Zohm

MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.

São Paulo/Brasilien

Antonio Roberto Cortes, Vorsitzender
Paulo Marcos Barbosa

MAN Energy Solutions SE

Augsburg

Dr. Uwe Lauber, Vorsitzender des Vorstands
Frank Burnautzki
Wayne Jones
Arnd Löttgen
Dr. Peter Park
Wilfried von Rath

Renk Aktiengesellschaft

Augsburg

Dipl.-Ing. (FH) Florian Hofbauer, Sprecher des Vorstands
Christian Hammel

Stand: 31. Dezember 2018 bzw. Datum des Ausscheidens

¹ Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

² Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate

³ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

⁴ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate



WEITERE INFORMATIONEN

4

SEITE
153

WEITERE INFORMATIONEN

- 155 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 156 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 164 Glossar
- 166 MAN Konzern Siebenjahresübersicht
- 168 Impressum

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des MAN Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des MAN Konzerns beschrieben sind.

München, den 8. Februar 2019

MAN SE

Der Vorstand

Joachim Drees

Dr. Carsten Intra

Jan-Henrik Lafrentz

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die MAN SE, München

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der MAN SE, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Überleitung zum Gesamtergebnis der Periode, der Kapitalflussrechnung und der Entwicklung des Eigenkapitals für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der MAN SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutendsten in unserer Prüfung:

1. Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten
2. Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft
3. Bilanzierung von Geschäfts- oder Firmenwerten
4. Veräußerung des Geschäftsbereiches „Power-Engineering“

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

- a) Sachverhalt und Problemstellung
- b) Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- c) Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten

- a) Die Gesellschaften des MAN-Konzerns schließen eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Währungs-, Rohstoffpreis- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb ab. Basis dafür ist die von den gesetzlichen Vertretern vorgegebene Sicherungspolitik, die in entsprechenden internen Richtlinien dokumentiert ist. Das Währungsrisiko resultiert im Wesentlichen aus den Absatz- und Beschaffungsgeschäften sowie Finanzierungen in Fremdwährung. Die Begrenzung dieser Risiken erfolgt unter anderem durch Abschluss von Devisentermingeschäften, Devisenoptionen und kombinierten Zins-Währungsswaps. Mit der Zinssicherung wird das Ziel eines wirtschaftlich sinnvollen Verhältnisses zwischen variabler und fixer Verzinsung verfolgt.

Derivative Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert am Bilanzstichtag bilanziert. Die positiven Zeitwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag EUR 64 Mio., die negativen Zeitwerte betragen

EUR 44 Mio. Soweit die vom MAN-Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IFRS 9 sind, werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts bis zur Fälligkeit des gesicherten Zahlungsstroms (effektiver Teil) über die Dauer der Sicherungsbeziehung GuV-neutral im sonstigen Ergebnis erfasst (Cash Flow Hedges). Hierbei werden die kassakursinduzierten Wertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten wie üblich unter der Cash Flow Hedge Reserve gezeigt. Terminkursbedingte Wertveränderungen der Sicherungsgeschäfte sowie Wertänderungen aus dem sogenannten Cross-Currency-Basis-Spread werden in dem neu durch IFRS 9 hinzugekommenen Posten Kosten der Absicherung (Cost of Hedging Reserve) gezeigt. Zum Bilanzstichtag waren kumuliert EUR -10 Mio. als effektive Fair-Value-Änderungen erfolgsneutral im Eigenkapital (Cash Flow Hedge Reserve EUR -11 Mio. und in den Kosten der Absicherung EUR 1 Mio.) vor Ertragsteuern erfasst.

Bei der Umstellung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen von IAS 39 auf IFRS 9 zu Beginn des Geschäftsjahres hat MAN das Wahlrecht ausgeübt die Umstellung prospektiv ohne Anpassung der Vorperiode durchzuführen. Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Geschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung und Angabepflichten durch den IFRS 9 und den IFRS 7 von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- b) Im Rahmen unserer Prüfung haben wir mit Unterstützung interner Spezialisten unter anderem die prozessualen und systemseitigen Änderungen im Zusammenhang mit der Einführung des IFRS 9 beurteilt. Ein besonderer Fokus lag hierbei auf der Beurteilung der Ermittlung der Umstellungseffekte in Bezug auf die Einführung von IFRS 9. Hierbei wurde sowohl das Treasury Management System einer eigenen Prüfung unterzogen wie auch die entsprechenden Anpassungen im Konsolidierungssystem. Darüber hinaus haben wir die vertraglichen und finanztechnischen Grundlagen gewürdigt und die Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsgeschäften nachvollzogen. Mit unseren Spezialisten gemeinsam haben wir auch das eingerichtete

interne Kontrollsystem der Gesellschaft im Bereich der derivativen Finanzinstrumente einschließlich der internen Überwachung der Einhaltung der Sicherungspolitik gewürdigt. Ferner haben wir bei der Prüfung der Bewertung der Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert auch die Berechnungsmethodiken auf Basis von Marktdaten nachvollzogen. Weiterhin haben wir zur Beurteilung der Vollständigkeit und zur Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der erfassten Geschäfte Bankbestätigungen eingeholt. Hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und der Effektivitätsbeurteilung von Sicherungsgeschäften haben wir im Wesentlichen rückblickend die Sicherungsgrade in der Vergangenheit beurteilt. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffene Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

- c) Die Angaben der Gesellschaft zu der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften sind in den Abschnitten „35 Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsstrategien“ des Konzernanhangs enthalten.

2. Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft

- a) Im Konzernabschluss der MAN SE werden unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ Rückstellungen aus Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft in Höhe von EUR 582 Mio. ausgewiesen. Diese Verpflichtungen bestehen für gesetzliche und vertragliche Garantieverpflichtungen sowie für Kulanz gegenüber Kunden. Die Gewährleistungsansprüche werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Darüber hinaus erfolgt eine Schätzung des Diskontierungsfaktors. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Gewährleistungs- und Kulanzfälle zu treffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde.

Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da der Ansatz und die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem hohen Maße auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basieren.

- b) Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Risiko falscher Angaben in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte und deutliche Auswirkung auf das Konzernergebnis haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze unter anderem durch den Vergleich dieser Werte mit Vergangenheitswerten und anhand uns vorgelegter Berechnungsgrundlagen beurteilt. Des Weiteren haben wir die zutreffende Ableitung der laufzeitadäquaten Zinssätze aus Marktdaten nachvollzogen. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der eingehenden Bewertungsparameter insgesamt, einschließlich der Diskontierung, nachvollzogen sowie die geplante zeitliche Inanspruchnahme der Rückstellungen gewürdigt.

Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen aus Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft zu rechtfertigen.

- c) Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen sind in den Abschnitten 4 o) „Sonstige Rückstellungen“ sowie 27 „Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

3. Bilanzierung von Geschäfts- oder Firmenwerten

- a) In den im Konzernabschluss der MAN SE ausgewiesenen immateriellen Vermögenswerten sind EUR 583 Mio. Goodwill enthalten. Die Gesellschaft ordnet die Geschäfts- oder Firmenwerte den Teilkonzernen innerhalb des MAN SE Konzerns zu. Bei den regelmäßig durchgeführten Werthaltigkeitstests (sog. Impairment-Tests) für Geschäfts- oder Firmenwerte werden die Buchwerte der Teilkonzerne von der Gesellschaft mit ihrem jeweiligen erzielbaren Betrag verglichen. Grundsätzlich erfolgt die Ermittlung des erzielbaren Betrags auf Basis des Nutzungswertes. Dabei wird der Nutzungswert mittels Discounted Cashflow-Modellen ermittelt, wobei die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des jeweiligen Teilkonzerns zugrunde gelegt und mit Annahmen über

langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben wird. Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten Kapitalkosten der jeweiligen Berichtssegmente. Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen Teilkonzerne durch die gesetzlichen Vertreter sowie des verwendeten Diskontierungszinssatzes abhängig und daher mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der zugrundeliegenden Komplexität der Bewertungsmodelle war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- b) Bei unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Werthaltigkeitstests nachvollzogen und die Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten beurteilt. Die Angemessenheit der bei der Bewertung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse haben wir unter anderem durch Abgleich dieser Angaben mit den aktuellen Budgets aus der von den gesetzlichen Vertretern erstellten und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommenen Fünf-Jahresplanung sowie durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten erzielbaren Betrags haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Ferner haben wir aufgrund der materiellen Bedeutung der Geschäfts- oder Firmenwerte ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die Teilkonzerne (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt und festgestellt, dass die jeweiligen Geschäfts- oder Firmenwerte ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- c) Die Angaben der Gesellschaft zu den Geschäfts- oder Firmenwerten sind in den Abschnitten 2 b) „Konsolidierungskreis“ sowie 15 „Immaterielle Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

4. Veräußerung des Geschäftsbereiches „Power-Engineering“

- a) Mit Wirkung zum 31. Dezember 2018 hat die MAN SE das Power-Engineering-Geschäft, bestehend aus den Bereichen MAN Energy Solutions und Renk, an die Volkswagen Klassik GmbH, Wolfsburg, verkauft. Aus diesem Grund wurde der Geschäftsbereich „Power-Engineering“ zum 25. Oktober 2018 als Veräußerungsgruppe gemäß IFRS 5 eingestuft und als nicht fortgeführter Geschäftsbereich klassifiziert. Der Verkaufserlös in Höhe von EUR 1.980 Mio. entspricht dem Buchwert des zugehörigen Nettovermögens. Dementsprechend wurden keine Wertminderungen bei der Umklassifizierung dieses Geschäftsbereiches als zur Veräußerung gehalten erfasst. Im Rahmen der Entkonsolidierung zum 31. Dezember 2018 ergibt sich auf Konzernebene ein Abgangsgewinn in Höhe von EUR 48 Mio.

Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt aufgrund der Komplexität und der wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- b) Zur Würdigung der sachgerechten bilanziellen Behandlung der Veräußerung des Geschäftsbereiches „Power-Engineering“ haben wir uns im Rahmen unserer Prüfung unter anderem mit den gesellschaftsrechtlichen Grundlagen sowie den Regelungen der zugrundeliegenden Verkaufsverträge auseinandergesetzt. In diesem Zusammenhang haben wir die Erfüllung der Voraussetzungen für die unterjährige Einstufung als Veräußerungsgruppe gemäß IFRS 5, die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden und die Voraussetzungen zur Klassifizierung als aufgegebenen Geschäftsbereich sowie die Entkonsolidierung des Geschäftsbereiches „Power-Engineering“ nachvollzogen und beurteilt. Wir konnten uns davon überzeugen, dass die bilanzielle Abbildung der Veräußerung der Anteile an den zum Geschäftsbereich „Power-Engineering“ gehörenden Gesellschaften sowie der weiteren dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden nachvollziehbar dokumentiert und der erfasste Ergebniseffekt sachgerecht ermittelt wurden.

- c) Die Angaben der Gesellschaft zur Veräußerung des Geschäftsbereiches „Power-Engineering“ sind in den Abschnitten 4 q) „Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“ sowie 5 „Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts, – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und

dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen

höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

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

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

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 16. Mai 2018 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 25. Juli 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2010 als Konzernabschlussprüfer der MAN SE, München, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Klaus Schuster.

München, den 8. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner Klaus Schuster
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

GLOSSAR

Anlagendeckung: Kennzahl für die Deckung des Anlagevermögens (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Beteiligungen) durch Eigenkapital.

Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO): International anerkanntes Rahmenwerk für das Enterprise Risk Management und das Interne Kontrollsystem (IKS).

Compliance: Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze.

Derivate/derivative Finanzinstrumente: Finanzinstrumente, deren Wert sich im Wesentlichen vom Preis und den Preisschwankungen/-erwartungen eines zugrunde liegenden Basiswerts (z. B. Aktien, Devisen, Zinspapiere) ableitet.

Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten: Das Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten ist eine besondere Kategorie innerhalb des Eigenkapitals. Sie enthält die in der Bilanz berücksichtigten, aber noch nicht im Ergebnis realisierten Gewinne und Verluste, insbesondere aus der Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Sicherungsgeschäften zum Marktwert, aus der Umrechnung der Abschlüsse von in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Konzerngesellschaften sowie den Neubewertungen aus Pensionsplänen, nach Berücksichtigung latenter Steuern.

Eigenkapitalquote: Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital an.

Equity-Methode: Verfahren zur Berücksichtigung von Beteiligungsgesellschaften, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden und auf deren Finanz- und Geschäftspolitik ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals der Beteiligung fortgeschrieben. Diese Veränderung geht in der Regel in die Gewinn- und Verlustrechnung der Eigentümergesellschaft ein.

Funktionskosten: Funktionskosten sind Umsatzkosten, Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten.

International Financial Reporting Standards (IFRS): International gültige Rechnungslegungsnormen, die eine vergleichbare Bilanzierung und Publizität gewährleisten sollen. Sie werden von einem internationalen privatrechtlichen Gremium, dem „International Accounting Standards Board“ (IASB), erstellt. Die IFRS umfassen auch die noch gültigen „International Accounting Standards“ (IAS).

Investiertes Vermögen: Summe der Vermögenswerte, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Erzeugnisse, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, erhaltene Anzahlungen sowie erhaltene Kundenzahlungen für Vermietete Erzeugnisse). Erhaltene Anzahlungen werden als Abzugskapital nur berücksichtigt, soweit sie im Rahmen der Auftragsabwicklung bereits verwendet sind.

Marktwert: Er entspricht dem beizulegenden Zeitwert, d. h. dem Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Netto-Cashflow: Der Netto-Cashflow zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft. Er ergibt sich aus dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Nettoliiquidität/-verschuldung: Die Nettoliiquidität/-verschuldung setzt sich aus Flüssigen Mitteln, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich Finanzverbindlichkeiten zusammen.

Operative Rendite: Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

$$\text{Operative Rendite} = \frac{\text{Operatives Ergebnis}}{\text{Umsatzerlöse}}$$

Operatives Ergebnis: Ergebnisgröße für die Berechnung der Operativen Rendite und damit auch für die Beurteilung und die Steuerung der Ertragslage von Bereichen der MAN Gruppe. Das Operative Ergebnis ist Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts.

Operatives Ergebnis nach Steuern: Ergebnisgröße für die Berechnung des Return on Investment. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze wird auf das Operative Ergebnis ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% angewendet.

Option: Vereinbarungen, bei denen der Käufer berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, den zugrunde liegenden Vermögensgegenstand zu einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt für einen vorab festgelegten Preis zu erwerben (Call-Option) oder zu veräußern (Put-Option). Hingegen ist der Verkäufer der Option zur Abgabe bzw. zum Kauf des Vermögensgegenstands verpflichtet und erhält für die Bereitstellung der Optionsrechte in der Regel eine Prämie.

Projected Unit Credit Method: Methode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19, bei der zusätzlich zu den am Stichtag rechtskräftig erworbenen Rentenbeiträgen und Anwartschaften auch die künftig zu erwartenden Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt werden.

Return on Investment (RoI): Kapitalrendite, die die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens ermittelt, indem das Operative Ergebnis nach Steuern ins Verhältnis zum investierten Vermögen gesetzt wird.

$$\text{RoI} = \frac{\text{Operatives Ergebnis nach Steuern}}{\text{Investiertes Vermögen}}$$

Swap: Vereinbarung zweier Vertragsparteien über den Austausch von Zahlungsströmen über eine bestimmte Zeitspanne. Wichtige Beispiele sind Währungsswaps, bei denen auf unterschiedliche Währungen lautende Kapitalbeträge getauscht werden, und Zinsswaps, die üblicherweise den Tausch von fixen und variablen Zinszahlungen derselben Währung vorsehen.

Total Cost of Ownership (TCO): Summe aller für die Anschaffung eines Vermögenswerts, seine Nutzung und ggf. für die Entsorgung anfallenden Kosten.

Vertragsverbindlichkeit: Verpflichtung, an einen Kunden Güter oder Dienstleistungen zu übertragen, für die der Kunde bereits eine Gegenleistung erbracht hat bzw. noch zu erbringen hat.

Weighted Average Cost of Capital (WACC): Bezeichnung für die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten.

MAN KONZERN SIEBENJAHRESÜBERSICHT

Mio €	2018 ¹	2017 ¹	2016	2015	2014	2013 ²	2012
Auftragseingang	13 896	12 397	14 357	14 381	15 332	16 207	15 889
davon Inland	3 906	3 268	3 677	3 486	3 267	3 570	3 252
davon Ausland	9 990	9 129	10 680	10 895	12 066	12 637	12 637
Auftragseingang nach Bereichen							
MAN Truck & Bus	12 640	11 296	10 342	10 059	9 269	9 551	9 150
MAN Latin America	1 432	1 190	861	1 047	2 253	2 955	2 870
MAN Energy Solutions	-	-	2 808	2 949	3 280	3 407	3 510
Renk	-	-	486	483	666	504	525
Sonstige/Konsolidierung	-176	-88	-139	-157	-135	-210	-166
Umsatz	12 104	11 087	13 564	13 702	14 286	15 861	15 772
davon Inland	3 194	2 961	3 273	3 252	2 906	3 388	3 170
davon Ausland	8 910	8 126	10 290	10 449	11 380	12 472	12 602
Umsatz nach Bereichen							
MAN Truck & Bus	10 815	10 037	9 243	8 997	8 412	9 251	8 822
MAN Latin America	1 421	1 141	861	1 047	2 253	2 955	2 870
MAN Energy Solutions	-	-	3 113	3 305	3 273	3 390	3 780
Renk	-	-	496	487	480	485	476
Sonstige/Konsolidierung	-131	-90	-150	-134	-133	-221	-176
Auftragsbestand am 31.12.	3 770	3 000	5 641	6 037	6 244	5 776	6 094
davon aus dem Inland	1 183	833	1 280	1 164	1 216	1 114	1 067
davon aus dem Ausland	2 587	2 166	4 360	4 872	5 028	4 662	5 027
Belegschaft am 31.12.	38 430	54 297	53 824	55 030	55 903	56 102	56 513
davon bei Inlandsgesellschaften	21 952	31 441	31 444	31 720	32 309	32 430	32 272
davon bei Auslandsgesellschaften	16 478	22 856	22 380	23 310	23 594	23 672	24 241
Mitarbeiter Stammpersonal am 31.12.	35 214	50 455	49 982	51 234	51 995	52 182	52 481
Leiharbeitnehmer am 31.12.	2 638	2 584	1 562	802	879	1 327	1 802
Belegschaft im Jahresdurchschnitt	38 080	53 968	54 135	55 267	55 587	55 999	55 963
Zahlen zur MAN-Aktie							
Stammaktien am 31.12. (in €)	90,15	95,40	94,33	92,70	92,16	89,25	80,75
Stammaktien Jahreshöchstkurs (in €)	97,70	97,60	95,69	99,02	93,80	89,74	102,45
Stammaktien Jahrestiefkurs (in €)	90,15	93,54	90,51	90,20	87,99	82,35	70,76
Stammaktien Kurs-Gewinn-Verhältnis am 31.12. ³	30,4	90,0	-	90,9	104,7	-	65,7
Vorzugsaktien am 31.12. (in €)	91,60	93,99	93,15	91,90	91,31	88,56	75,50
Vorzugsaktien Jahreshöchstkurs (in €)	96,10	96,39	94,50	97,70	93,25	88,95	85,51
Vorzugsaktien Jahrestiefkurs (in €)	90,40	93,25	90,30	89,13	87,70	75,35	50,54
Vorzugsaktien Kurs-Gewinn-Verhältnis am 31.12. ³	30,8	88,7	-	90,1	103,8	-	61,4
Dividende je Aktie (in €) ⁴	5,10	5,10	5,10	5,10	5,10	5,10	1,00
Ergebnis je Aktie nach IAS 33 (in €) ³	2,97	1,06	-0,12	1,02	0,88	-1,47	1,23
Eigenkapital je Aktie (in €)	40,5	40,7	38,2	37,0	35,9	36,4	37,7

¹ 2017 und 2018: Aufgrund der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts zum 31. Dezember 2018 erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung ein gesonderter Ausweis des Bereichs unter Ergebnisse aufgegebener Geschäftsbereiche. 2017 wurde angepasst.

² 2013: Angepasst aufgrund der rückwirkenden Anwendung des von Volkswagen verwendeten Schemas der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

³ Für fortgeführte Bereiche

⁴ Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags schüttet die MAN SE seit dem Geschäftsjahr 2014 keine Dividenden mehr aus. Die TRATON SE wird jedem außenstehenden Aktionär der MAN SE die aufgrund richterlichen Beschlusses festgelegte jährliche Barausgleichszahlung in Höhe von 5,10 € (netto nach Abzug von Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag) je Stamm- oder Vorzugsaktie für das volle Geschäftsjahr zahlen. Da der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, erfolgt die Zahlung des festgelegten Barausgleichs letztmalig für das Geschäftsjahr 2018.

Mio €	2018 ¹	2017 ¹	2016	2015	2014	2013 ²	2012
Langfristige Vermögenswerte	12 442	13 391	12 795	11 203	10 534	9 949	11 746
Vorräte	2 305	3 397	3 246	3 058	3 095	3 112	3 373
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3 855	2 712	2 602	3 070	3 384	8 338	3 426
Wertpapiere und Flüssige Mittel	1 150	782	796	779	525	1 138	1 367
Eigenkapital	5 685	6 125	5 850	5 565	5 485	5 227	5 632
Pensionen	488	590	624	496	603	452	591
Langfristige und Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	4 236	3 101	2 995	2 515	2 485	3 627	5 299
Erhaltene Anzahlungen	-	655	705	789	819	852	908
Übrige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	9 342	9 810	9 264	8 745	8 145	12 379	7 482
Gesamtvermögen/Gesamtkapital	19 751	20 282	19 438	18 110	17 538	22 537	19 912
Umsatzerlöse	12 104	11 087	13 564	13 702	14 286	15 861	15 772
Umsatzkosten	-9 904	-8 996	-11 033	-11 107	-11 695	-13 101	-12 499
Bruttoergebnis vom Umsatz	2 200	2 091	2 531	2 594	2 591	2 760	3 273
Übrige Aufwendungen und Erträge	-1 868	-1 734	-2 327	-2 502	-2 207	-2 451	-2 304
Operatives Ergebnis^{1,2}	332	358	204	92	384	309	969
Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen	-	-	-	-	-	-	-110
Ergebnis aus Sondervorgängen	-	-	-	-	-	-	-231
Zinsergebnis	-	-	-	-	-	-	-312
Finanzergebnis	231	-31	-155	3	-142	-137	-
Ergebnis vor Steuern	562	327	49	95	242	172	316
Ertragsteuern	-126	-171	-55	64	-100	-377	-124
Ergebnis aufgegebener Geschäftsbereiche	250	166	-	-10	124	-308	-
Ergebnis nach Steuern	686	321	-7	150	267	-513	192
Minderheitsanteile	11	10	12	-10	-13	-11	-12
Entnahme aus/Einstellung in Rücklagen	-	-	-	-	-	545	-33
Dividendensumme der MAN SE³	-	-	-	-	-	21	147
Abschreibungen und Wertminderungen langfristiger Vermögenswerte (ab 2013 inkl. Vermietete Erzeugnisse)	-1 034	-948	-1 014	-1 047	-905	-980	-706
Investitionen und Finanzierung							
in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	683	660	854	688	605	558	754
in Beteiligungen	0	1	6	20	5	4	175
Forschungs- und Entwicklungskosten	670	731	881	791	718	635	-
Ausgaben für Forschung und Entwicklung	-	-	-	-	-	-	830
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	544	268	833	1 162	-695	136	-84
Cashflow aus der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-235	-628	-831	-667	-154	-526	-1 233
Netto-Cashflow (bis 2013 Free Cashflow)	380	-326	2	495	-849	-390	-1 317
Kennzahlen							
Operative Rendite (%)	2,7	3,2	1,5	0,7	2,7	1,9	-
Umsatzrendite RoS (%)	-	-	-	2,9	3,0	3,0	6,1
ROCE (%)	-	-	-	5,1	5,8	6,9	13,9

¹ 2017 und 2018: Aufgrund der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts zum 31. Dezember 2018 erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung ein gesonderter Ausweis des Bereichs unter Ergebnisse aufgegebener Geschäftsbereiche, 2017 wurde angepasst.

² 2013: Angepasst aufgrund der rückwirkenden Anwendung des von Volkswagen verwendeten Schemas der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

³ Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags schüttet die MAN SE seit dem Geschäftsjahr 2014 keine Dividenden mehr aus. Die TRATON SE wird jedem außenstehenden Aktionär der MAN SE die aufgrund richterlichen Beschlusses festgelegte jährliche Barausgleichszahlung in Höhe von 5,10 € (netto nach Abzug von Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag) je Stamm- oder Vorzugsaktie für das volle Geschäftsjahr zahlen. Da der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, erfolgt die Zahlung des festgelegten Barausgleichs letztmalig für das Geschäftsjahr 2018.

Impressum

Herausgeber

MAN SE
Communications
Dachauer Str. 641
80995 München
www.corporate.man.eu

Investor Relations

Telefon: +49 89 36098-334
Fax: +49 89 36098-68334
investor.relations@man.eu

Communications

Telefon: +49 89 36098-111
Fax: +49 89 36098-382
presse@man.eu

Konzept und Gestaltung

Strichpunkt GmbH
Stuttgart / Berlin

Bilder

Schiff 1, S. VIII: Ilshin Marine Transport
Schiff 2, S. IX: MAN Energy Solutions
Rest: MAN

Illustrationen

Bernd Schifferdecker

Druck

G. Peschke Druckerei GmbH, Parsdorf b. München

Copyright

© 2019 bei MAN SE und
Strichpunkt GmbH
Stuttgart / Berlin



