



The Trailer Company.

Schmitz Cargobull Aktiengesellschaft

Altenberge

Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.04.2019 bis zum 31.03.2020

Konzernlagebericht

Inhaltsverzeichnis

Grundlagen des Konzerns

Der europäische Marktführer für Sattelaufleger

Produkte und Dienstleistungen, Markt- und Vertriebsmodell

Struktur

Organe

Steuerung

Strategie

Produktlinien-Organisation

Value Added Services

Allgemeine Wirtschaftslage, Branchen- und Marktentwicklung

Auswirkungen des wirtschaftlichen Umfeldes auf die Geschäftsentwicklung

Gesamtaussage des Vorstands zur Lage des Schmitz Cargobull Konzerns



Ertragslage
Vermögenslage
Finanzlage
Operations
Einkauf
Vertrieb
Mitarbeiter
Forschung und Entwicklung
Risiko- und Chancenbericht
Grundlagen
Risikomanagement- und Früherkennungssystem
Chancen und Risiken
Markt und Umfeld
Finanzen
Infrastruktur
Governance Recht und Compliance
Chancenmanagement
Einschätzung der Gesamtrisiko- und Chancensituation
Prognosebericht
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen – die Wirtschaft bricht als Folge der Corona-Pandemie ein, der Staat und die Notenbanken steuern dagegen
Prognose Schmitz Cargobull

Grundlagen des Konzerns

Schmitz Cargobull ist elementarer Teil der Logistikbranche inklusive der zugehörigen Value Added Services. Das Frühjahr 2020 führte uns allen die Bedeutung unserer Branche und unsere Verantwortung vor Augen. Der Übergang vom Geschäftsjahr 2019/20 zum Geschäftsjahr 2020/21 ist von der Corona-Pandemie geprägt. In dieser herausfordernden Zeit leisten unsere Geschäftspartner, die gesamte Logistikbranche und auch wir als Schmitz Cargobull einen unverzichtbaren Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung in Europa.

Im Wesentlichen gibt es – bis auf nationale Ausnahmen – keine Restriktionen für die Anlieferung von Materialien oder die Auslieferung von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. Die Fahrzeugfertigung und Versorgung mit Ersatzteilen sind gesichert. Das Supply Chain Management beobachtet die In- und Outbound Lieferketten und es erfolgen tägliche Abstimmungen zu Veränderungen, um die Materialversorgung aufrecht zu erhalten. Die Fahrzeugauslieferung ist unter Einhaltung der lokalen behördlichen Auflagen an allen Standorten möglich.

Der europäische Marktführer für Sattelaufleger

Mit einer Jahresproduktion von circa 58.000 Fahrzeugen und aktuell etwa 5.700 Mitarbeitern ist der Schmitz Cargobull Konzern Europas führender Hersteller von Sattelauflegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für den Transport von temperierter Fracht, General Cargo, Seecontainern sowie Schüttgütern. Die strategischen Zielgrößen der Schmitz Cargobull AG sind die Weltmarktführerschaft bei Sattelpritschen und Sattelkoffern und die europäische Marktführerschaft bei Sattelkippern.

Als Vorreiter der Branche entwickelte das Unternehmen aus dem Münsterland frühzeitig eine umfassende Markenstrategie und setzte konsequent Qualitätsstandards auf allen Ebenen: von Forschung und Entwicklung über die Produktion bis zu den Service-Angeboten wie Beratung, Trailer-Telematik, Finanzierung, Ersatzteilversorgung und Gebrauchtfahrzeughandel. Mit kundenorientierten Transport- und Service-Lösungen verfolgt Schmitz Cargobull das Ziel, die Total Cost of Ownership für seine Kunden zu reduzieren.



Produkte und Dienstleistungen, Markt- und Vertriebsmodell

Die Produkte und Services von Schmitz Cargobull sind auf den Straßengütertransport ausgerichtet. Dank der breit aufgestellten Fahrzeugpalette vom Motorwagenaufbau bis zum Sattelaufleger in den Gewichtsklassen von 12 bis 44 Tonnen können über 80% aller Güter im Nah- und Fernverkehr transportiert werden. Neben dem Hauptprodukt Sattelaufleger (Trailer) – in den Produktlinien Planen-, Koffer- und Kipperfahrzeuge – werden auch Motorwagenaufbauten (Truck Bodies) gefertigt. Die Planen- und Koffersattelaufleger können auch als kranbare Version für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene ausgerüstet werden. Die im Geschäftsjahr wieder ins Programm aufgenommenen Containerfahrgestelle zielen auf die weiterhin zunehmenden Transporte von Seecontainern.

Das ständig erweiterte Modulsystem für Fahrwerk, Chassis und Aufbau macht es möglich, sowohl die Serienfertigung zu optimieren als auch Kundenwünsche mit maßgeschneiderten Lösungen zu erfüllen. Ein umfassendes Dienstleistungsangebot rundet das Produktportfolio ab. Die Value Added Services umfassen Angebote von der Finanzierung über die Ersatzteilversorgung bis zur Trailer-Telematik. Bei Schmitz Cargobull erfolgt der Vertrieb nach der Strategie „One-Stop-Shopping“ über die Schmitz Cargobull Trailer Center (CTC). Das eigene Vertriebsnetz, welches über 400 Mitarbeiter beschäftigt, zeichnet sich durch sehr gute Marktkenntnisse und eine ausgeprägte Kundenorientierung aus. In Deutschland sind die CTC der Muttergesellschaft angeschlossen, im Ausland den Vertriebsstochtergesellschaften.

Struktur

Die Schmitz Cargobull AG übernimmt und steuert als Konzernzentrale wesentliche, zum Leistungserstellungsprozess notwendige Aktivitäten wie Entwicklung und sowie die Strategiewerkssetzung.

Die Gesellschaften des Schmitz Cargobull Konzerns sind nach ihrem Haupttätigkeitsfeld als Produktions-, Vertriebs- und Servicegesellschaften gruppiert. Die meisten sind als Vertriebsgesellschaften ausgelegt und stehen für Kundennähe und -expertise in ihren jeweiligen geografischen Märkten. Die Servicegesellschaften sind die Strategieträger der verschiedenen Angebote innerhalb der Value Added Services Produktlinie.

Organe

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand und bestellt dessen Mitglieder. Beide Organe stehen in regelmäßigem Dialog über strategische Maßnahmen, Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und -management sowie die Compliance des Unternehmens. Die Konzernvorstände sind für die Strategie sowie ihre jeweiligen Geschäftsbereiche verantwortlich und steuern das Geschäft in enger Zusammenarbeit mit den Produktlinien und der lokalen Geschäftsführung.

Im Zuge des langfristig geplanten Generationenwechsels hat die Schmitz Cargobull AG bei der Ordentlichen Hauptversammlung am 24. September 2019 die Neugestaltung des Aufsichtsrates bekanntgegeben. Mit dem Auslaufen ihrer Mandate beendeten Aufsichtsratsvorsitzender Professor Dr. Jürgen Kluge und die Aufsichtsratsmitglieder Wolfgang Fritsch-Albert, Peter Schmitz und Dietrich Zaps ihre Amtszeit. Frau Astrid Hamker, Herr Dr. Detlev Ruland, Herr Professor Dr. Harald Ludanek und Herr Dr. Hans Moormann wurden als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Schmitz Cargobull AG ernannt.

Steuerung

Ausgangspunkt für die Steuerung ist die Mittelfristplanung, die einmal jährlich erstellt wird und über einen Zeitraum von drei Jahren den Kern der operativen Planung abbildet. Die primäre Steuerung erfolgt durch eine Deckungsbeitragsrechnung nach Produktlinien. Weitere Dimensionen sind der Konzern, die Werke sowie die Sicht nach Ländern. Zur Nutzung finanzieller Kennzahlen werden sowohl eine Plan-Bilanz als auch die Plan-GuV auf Konzernebene ermittelt. Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind der Umsatz, der Auftragsingang, die produzierten Fahrzeuge und der Konzernjahresüberschuss.

Strategie

Mit dem Fokus auf kundenwertgetriebene Innovationen entwickelt Schmitz Cargobull kontinuierlich und sichert so die Technologie- und Marktführerschaft. Zahlreiche Produktinnovationen und Service-Neuheiten wurden zum Vorteil des Kunden und zur Reduzierung der Total Cost of Ownership nach strengsten Qualitätsmaßstäben entwickelt und Praxistests unterzogen. Schmitz Cargobull bietet mit seinen Fahrzeugen und Services umfassende Transportlösungen aus einer Hand, damit die Transportunternehmer sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können. Neben neuen geografischen Wachstumsfeldern erfolgt auch ein stetiger Ausbau des Produktportfolios. Bei den Vertriebs- und Kernprozessen liegt der Schwerpunkt auf der Erreichung und der Sicherstellung von Prozessexzellenz.

Produktlinien-Organisation

Die Kernprodukte Trailer und Aufbauten unterscheiden sich sowohl in der Anwendung als auch im Hinblick auf die Zielkunden stark. Daher wurden die vier Produktlinien Curtainsider, Koffer, Kipper und Truck Bodies (M.KO 12+) aufgebaut, die durch die fünfte Produktlinie „Value Added Services“ ergänzt wird. An den Kompetenzstandorten der Produktlinien, dem Curtainsider-Werk in Altenberge und dem Koffer-Werk in Vreden, wird eine „Ein-Produkt-Strategie“ verfolgt; im Kompetenzwerk für Kipper in Gotha werden zusätzlich Truck Bodies gefertigt. An den anderen Standorten des Produktionsnetzwerkes – an dezentralen Orten direkt in den Märkten – werden Fahrzeuge in sogenannten Multi Production Plants (MPP) produziert. Technische Voraussetzung dafür ist, dass die Produkte einander technologisch soweit angenähert sind, dass sie mit einer Mannschaft gebaut werden können. Zweite Voraussetzung ist, dass die Abwicklungsprozesse im indirekten Bereich diese Mehrproduktstrategie unterstützen. Das einheitliche Schmitz Cargobull Abwicklungssystem wurde im Geschäftsjahr an diese Herausforderungen noch besser angepasst.

Weitere Produktionsgesellschaften im Ausland, die sukzessive zu MPP ausgebaut werden, stellen kurze Wege zum Kunden sicher. Für den südwesteuropäischen Markt produziert die Schmitz Cargobull Iberica SA Planen- und Kofferfahrzeuge sowie Truck Bodies. Die Schmitz Cargobull Baltic UAB ist das Kompetenzwerk für Faltdwandfahrzeuge und Motorwagenaufbauten. Darüber hinaus versorgt es als MPP die Kunden in Nordosteuropa mit Koffer- und Planenfahrzeugen. Die Produktion in Moskau bedient den russischen Markt mit Kipp- und Planenfahrzeugen.

S.CF Sattelcontainer-Fahrgestelle komplettieren das Produktportfolio. Diese stellen ein Angebot an auf den Intermodalverkehr spezialisierte Kunden dar, da sich mit den Containerfahrgestellten Standardcontainer zwischen Bahn, Schiff und Straßenverkehr verladen lassen. Alle Fahrgestelle zeichnen sich durch einfache Bedienung, geringen Wartungsaufwand und hohe Verfügbarkeit aus und sind durch die kathodische Tauchlackierung sehr robust und korrosionsbeständig.

Um Kundennähe in der Türkei und im Nahen Osten zu erreichen, ging im Geschäftsjahr 2017/18 die MPP in der Türkei in Betrieb, wo im Wesentlichen Koffer- und Planenfahrzeuge montiert werden.

Value Added Services



Für das umfassende Service-Angebot von Schmitz Cargobull stehen die Geschäftsbereiche

- Cargobull Finance
- Cargobull Insurance Broker
- Cargobull Parts & Services
- Cargobull Service Partner
- Cargobull Telematics und
- Cargobull Trailer Store

die von den eigenen Servicegesellschaften entwickelt und angeboten werden.

Seit über 19 Jahren bietet die Cargobull Finance Mietkauf/Ratenkauf, Leasing, Contract Lease oder Contract Hire als bewährte Varianten. Diese Kompetenzen, kombiniert mit den Stärken und Services von Schmitz Cargobull, führen zu maßgenauen Finanzierungen. Ein eigener Versicherungsmakler unter dem Dach der Cargobull Finance, der Cargobull Insurance Broker, bietet Transportunternehmen innerhalb Deutschlands erweiterte Versicherungslösungen an.

Mit dem 1. Januar 2020 ist die neu aufgestellte SCB Finance Deutschland GmbH für Neugeschäfte an die Stelle der bisherigen Cargobull Finance getreten. Der Joint Venture-Kooperationsvertrag mit De Lage Landen als exklusivem Finanzierungspartner wurde zum 31. Dezember 2019 beendet, führt allerdings das bestehende Vertragsportfolio bis zum Ende der Vertragslaufzeiten in der gewohnten Qualität weiter. Das Management und die meisten Mitarbeiter der Cargobull Finance sind in die neu gegründete Konzerngesellschaft SCB Finance Deutschland GmbH gewechselt, so dass unseren Kunden die bekannten Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Für diese Mitarbeiter ergeben sich Änderungen hinsichtlich der Backoffice Partner durch die Zusammenarbeit mit anderen Finanzierungsinstituten, aber gegenüber unseren Kunden bleibt so viel wie möglich unverändert. Wie bisher stehen unseren Kunden die bekannten Ansprechpartner und das breite Angebot an maßgeschneiderten Lösungen zur Verfügung. Durch die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen lokalen Finanzpartnern erreichen wir nun sogar eine noch größere Flexibilität.

Ersatzteilversorgung und Full Service-Dienstleistungen sind die Kernkompetenzen der Cargobull Parts & Service GmbH (CPS). Mit einer Ersatzteilversorgung innerhalb von 24 Stunden, regelmäßigen Wartungen und einem europaweiten, auf rund 1.700 Service-Partner-Werkstätten angewachsenen Netz erfüllt die CPS den Anspruch der Kunden auf eine hohe Verfügbarkeit ihrer Trailerflotten und eine niedrige Total Cost of Ownership (TCO). Die Telematik-Dienstleistungen machen die Trailer von Schmitz Cargobull „smart“ und betten sie in das Flottenmanagement der Kunden ein. Die Zweitvermarktung von Trailern rundet das Service-Portfolio ab. Die Cargobull Trailer Store GmbH, die mit Depots in ganz Europa vertreten ist, wickelt für Gebrauchtfahrzeuge die Inzahlungnahme und den Eigenhandel ab.

Allgemeine Wirtschaftslage, Branchen- und Marktentwicklung

Bereits vor der Coronakrise geriet die deutsche Wirtschaft seit Mitte 2018 in eine **Schwächephase**, die sich im Jahr 2019 fortgesetzt hat. Über weite Strecken des abgelaufenen Jahres hat sich die Situation weiter **eingetrübt**. Vor allem die Eskalation des Handelskonflikts zwischen den USA und China, aber auch die gestiegene Wahrscheinlichkeit für einen ungeordneten Brexit belasteten die weltweiten Investitionen und damit die in hohem Maße darauf ausgerichtete deutsche Industrie. ¹ Nachdem sich die Lage in den letzten Monaten des Jahres stabilisierte, traf die Coronakrise die Weltwirtschaft.

Von großer Bedeutung für das Transportgewerbe ist jeweils die Entwicklung des Welthandels. Dieser hat im Kalenderjahr 2019 um 0,4 % abgenommen (Prognose: Wachstum von 1,6 %). Das Bruttoinlandsprodukt des Kernmarktes Europa nahm im Vorjahresvergleich um 1,4 % zu, also leicht stärker als die prognostizierten 1,2 %. ²

Branche

Die Transportleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr hat im Jahr 2019 um 0,4 % zugenommen ³. Das Wachstum fiel also niedriger aus als die im Vorjahr prognostizierten 2,4 %.

Für das Geschäftsjahr 2019/20 war auf Basis des politischen und wirtschaftlichen Umfeldes von rückläufiger Nachfrage auszugehen. Der Auftragseingang der VDA (Verband der Automobilindustrie) Mitglieder lag bereits per Ende des Kalenderjahres 2018 ca. 20 % unter dem Vorjahresniveau. Im Laufe des Kalenderjahres 2019 verschärfte sich der Einbruch für die deutschen VDA-Mitglieder auf bis zu -54% gegenüber dem Vorjahr.

Der europäische Markt für Sattel Auflieger (inklusive Russlands, der Türkei und Großbritannien) nahm im Kalenderjahr 2019 von 239.000 Fahrzeugen im Jahre 2018 auf 220.338 Fahrzeuge ab, also um 7,8 %. In Europa sank der Marktanteil von Schmitz Cargobull von 24,6 % auf 23,1 % (-1,5 %). ⁴ Im Verlaufe des Geschäftsjahrs 2019/20 (1. April 2019 bis 31. März 2020) wurden nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Deutschland 34.024 Sattelanhänger zugelassen, 14,3 % weniger als im Geschäftsjahr 2018/19. Bei 9.773 zugelassenen Schmitz Cargobull Fahrzeugen betrug unser Marktanteil 28,7 %.

Auswirkungen des wirtschaftlichen Umfeldes auf die Geschäftsentwicklung

Vor einem Jahr haben wir für das Geschäftsjahr 2019/20 stark rückläufige Auftragseingangs- und Produktionszahlen, einen Umsatz zwischen 1,9 Mrd. € und 2,1 Mrd. € und einen Konzernjahresüberschuss von 63 Mio. € geplant. Tatsächlich liegen sowohl erhaltene Bestellungen (circa 39.000) wie auch produzierte Einheiten (circa 46.000) bedingt durch die Coronakrise deutlich unter Vorjahr und unter Plan, während die Umsätze zwar ebenfalls deutlich unter Vorjahr aber nur leicht unter der erwarteten Bandbreite liegen. Auch der Konzernjahresüberschuss liegt mit nur 9,5 Mio. € deutlich unter Vorjahr und unter Plan.

Gesamtaussage des Vorstands zur Lage des Schmitz Cargobull Konzerns

Rückläufige Umsatzentwicklung bei deutlich verringerter Profitabilität

Als erfolgsgewohnter Marktführer stellt uns das erzielte Ergebnis nicht zufrieden. Trotz der herausfordernden konjunkturellen Lage, die sich im Transportgeschäft traditionell stark auswirkt, sehen wir die Lage positiv, insbesondere, weil die ergriffenen Sparmaßnahmen greifen. Im Gegenzug sind wir optimistisch, auch von der kommenden konjunkturellen Erholung in besonderem Maße profitieren zu können.

Ertragslage

Das Jahresergebnis in Höhe von 9,5 Mio. € hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verschlechtert.

In der zweiten Jahreshälfte nahmen die Dynamik der Umsatzerlöse ab. Somit reduzierte sich der Umsatz um insgesamt 420,2 Mio. € auf 1.868,3 Mio. € im Geschäftsjahr. Dabei verloren die wichtigen Vertriebsregionen Westeuropa (-25,3%), Südwesteuropa (-13,6%), Internationales Key Account Management (IKAM) (-36,1%) wie auch Nordosteuropa (-24,5%), aufgrund einer schwachen Gesamtnachfrage, signifikant an Umsatz.

Aufgrund der konjunkturbedingt geringen Nachfrage auf den Weltmärkten haben sich auch die Rohstoffpreise günstig entwickelt. Damit konnte die Rohmarge um 0,9 Prozentpunkte auf 26,8% gesteigert werden.

Da sich aber andere Kostenblöcke mit hohem Fixkostenanteil, insbesondere sonstiger betrieblicher Aufwand und Personalaufwand nicht proportional zu den Umsatzerlösen vermindern ließen, verringerte sich das EBITDA um 72,7 Mio. € auf insgesamt 48,2 Mio. €. Hierbei zeigte das frühzeitig gestartete Kostensenkungsprogramms „Lean to Compete“ erste Erfolge, jedoch sind noch nicht alle Potentiale voll ausgeschöpft.

	31.03.2020		31.03.2019		Δ	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Umsatzerlöse	1.868,3	100,0	2.288,5	100,0	-420,2	-18,4
Rohmarge	501,3	26,8	592,5	25,9	-91,2	-15,4
Rohertrag	189,9	10,2	275,8	12,1	-85,9	-31,2
EBITDA	48,2	2,6	120,9	5,3	-72,7	-60,1
EBIT	10,3	0,6	85,0	3,7	-74,7	-87,8
Finanzergebnis	3,3	0,2	4,5	0,2	-1,2	-26,1
Ertragsteuern	4,1	0,2	30,3	1,3	-26,2	-86,4
Konzernjahresüberschuss	9,5	0,5	59,3	2,6	-49,8	-83,9

Vermögenslage

	31.03.2020		31.03.2019		Δ	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Vermögensstruktur						
Langfristig gebundenes Vermögen	338,1	33,1	325,1	29,1	13,1	4,0
davon Anlagevermögen	332,2	32,5	318,3	28,5	13,9	4,4
Kurzfristig gebundenes Vermögen inkl. ARAP	683,9	66,9	790,2	70,9	-106,3	-13,5
davon Vorräte	240,1	23,5	287,5	25,8	-47,4	-16,5
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	109,4	10,7	153,4	13,8	-44,0	-28,7
davon Flüssige Mittel	269,1	26,3	296,0	26,5	-26,9	-9,1



	31.03.2020		31.03.2019		Δ	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Aktiva	1.022,0	100,0	1.115,3	100,0	-93,3	-8,4
Kapitalstruktur						
Eigenkapital	597,9	58,5	609,5	54,6	-11,6	-1,9
Langfristiges Fremdkapital (> 1 Jahr)	85,8	8,4	76,3	6,8	9,5	12,5
davon Rückstellungen	71,3	7,0	61,6	5,5	9,7	15,8
davon Finanzschulden	4,8	0,5	10,7	1,0	-5,9	-54,9
Kurzfristiges Fremdkapital inkl. PRAP	338,3	33,1	429,6	38,5	-91,3	-21,2
davon Rückstellungen	131,3	12,8	158,3	14,2	-27,0	-17,0
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	133,5	13,1	190,4	17,1	-56,9	-29,9
Passiva	1.022,0	100,0	1.115,3	100,0	-93,3	-8,4

Die Bilanzsumme sank um 8,4 % und liegt wie im Vorjahr über der Milliardengrenze.

Der Anstieg des Anlagevermögens belief sich auf 13,9 Mio. €. Investitionen in Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände (51,5 Mio. €) wurden auf gegenüber dem Vorjahr gesunkenem Niveau vorgenommen. Die Abschreibungen beliefen sich auf 37,9 Mio. € und sanken gegenüber dem Vorjahr um 3,0 Mio. € vor dem Hintergrund etwas geringerer Investitionen. Das anteilige Ergebnis der Cargobull Finance (5,8 Mio. €) erhöhte das Finanzanlagevermögen. Das kurzfristig gebundene Vermögen belief sich auf 66,9 % der Bilanzsumme. Der Rückgang der Vorräte (-47,4 Mio. €) sowie der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-44,0 Mio. €) zum Bilanzstichtag ist im Wesentlichen durch den Umsatzrückgang in der zweiten Jahreshälfte bedingt.

Unter Berücksichtigung des Konzernjahresüberschusses von 9,5 Mio. € und abzüglich der Dividendenzahlung, verringerte sich das Eigenkapital um 11,6 Mio. € auf 597,9 Mio. €. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich insbesondere bedingt durch die Entwicklung der Bilanzsumme, um 3,9 Prozentpunkte auf 58,5 % zum Stichtag.

Der Anstieg der langfristigen Rückstellungen um 9,7 Mio. € ist durch die Aufzinsung und die damit verbundene Erhöhung der Pensionsrückstellungen geprägt. Der Rückgang der kurzfristigen Rückstellungen um 27,0 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Personalarückstellungen wie auch deutlich verringerten Gewährleistungsrückstellungen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken aufgrund des im zweiten Halbjahr rückläufigen Produktionsvolumens auf 133,5 Mio. €.

Finanzlage

	31.03.2020		31.03.2019		Δ	
	Mio. €		Mio. €		Mio. €	%
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	53,1		83,8		-30,7	-36,6
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-44,3		-30,4		-13,9	45,7
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-32,7		-22,7		-10,0	44,1
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	269,1		296,0		-26,9	-9,1
Zahlungswirksame Veränderung	-24,0		30,7		54,7	

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit verringerte sich um 30,7 Mio. € auf insgesamt 53,1 Mio. €. Wesentliche Treiber waren dabei das um 49,7 Mio. € verringerte Ergebnis zum Vorjahr, der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 56,9 Mio. € sowie dem Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 18,8 Mio. €. Der Effekt konnte durch die Abnahme der Kapitalbindung im Vorratsvermögens sowie der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (92,7 Mio. €) nicht kompensiert werden.



Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit belief sich auf - 44,3 Mio. € (Vorjahr - 30,4 Mio. €). Dies resultiert im Wesentlichen aus der fehlenden Kompensation einer Gewinnausschüttung, welche im Vorjahr ein Volumen von 22,5 Mio. € auswies. Die Auszahlungen für Investitionen im Sachanlagevermögen sanken um 7,6 Mio. €.

Größere Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände erfolgten in der Schmitz Cargobull AG in Höhe von 7 Mio. €, des Weiteren erfolgten Investitionen in erweiterte Fertigungsmöglichkeiten an den Standorten Altenberge und Vreden mit insgesamt 16,6 Mio. €, Baltic mit 7,7 Mio. € und Gotha mit 3,1 Mio. € sowie in die Serviceflotten in Dänemark und Österreich mit insgesamt 6,6 Mio. €.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beinhaltet die gezahlte Dividende in Höhe von 19,2 Mio. €. Die langfristigen Bankdarlehen wurden planmäßig zurückgeführt. Der Finanzmittelfonds sank um 26,9 Mio. € auf 269,1 Mio. €. Die im März 2014 mit vier Hausbanken abgeschlossenen langfristigen Darlehen über insgesamt 30 Mio. € mit Laufzeiten von 5 bis 10 Jahren, valutieren nach planmäßiger Tilgung mit 10,7 Mio. €. Mit sieben Kernbanken bestehen bilaterale Kreditlinien, um den kurzfristigen Liquiditätsbedarf sicherzustellen und die Abwicklung des Zahlungsverkehrs bei diversen ausländischen Gesellschaften, sowie das Cashpooling abzuwickeln. Die Verträge sind in den wesentlichen Punkten gleichlautend. Insgesamt stehen dem Konzern damit fast 300 Mio. € zur Deckung des Liquiditätsbedarfes zur Verfügung. Der tägliche Liquiditätsfluss wird im Konzern über Kontenkonzentration („Zero Balancing Cash-Pooling“) systematisch bei der Schmitz Cargobull AG gebündelt. Die Überschüsse werden zinsoptimiert in Tages- und Monatsgeld sowie in täglich fälligen Papieren angelegt. Fremdwährungssicherungen werden im Regelfall zentral vom Konzerntreasury vorgenommen. Die Sicherungsgeschäfte basieren auf geplanten Fremdwährungscashflows, die in Abstimmung mit der jeweiligen Vertriebsseinheit ermittelt werden. Ausschließlich hierauf bezogen wurden Devisentermingeschäfte eingesetzt. Mit Zinssicherungsgeschäften hat sich das Unternehmen gegen zukünftige Zinssteigerungen abgesichert.

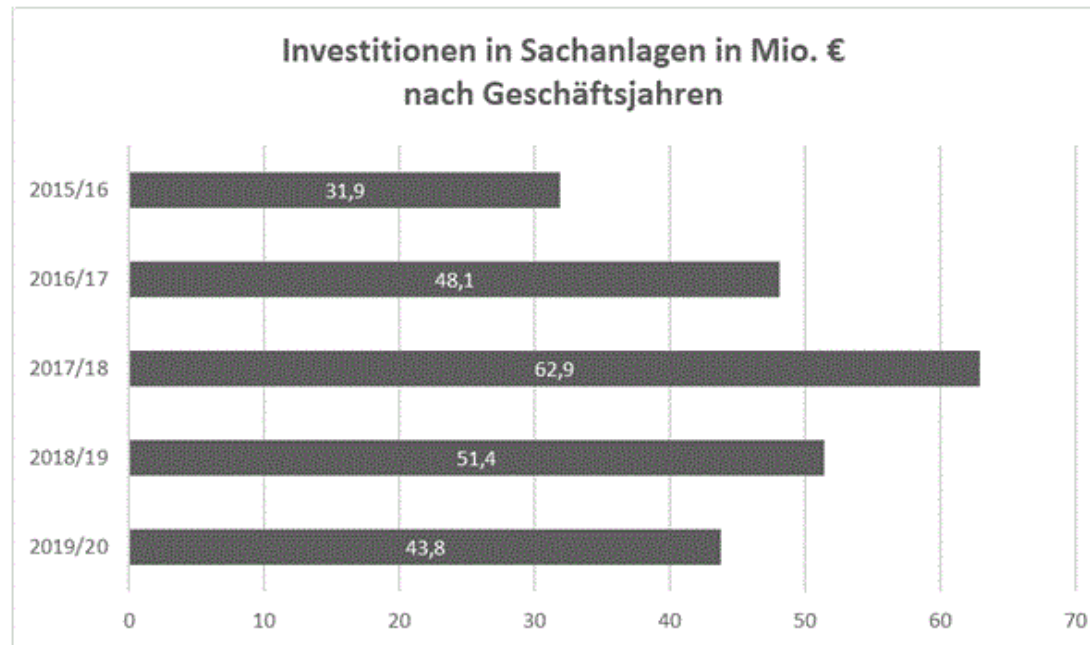
Operations

Im April 2019 hat das litauischen Schmitz Cargobull-Werk in Panevėžys die Produktionskapazität von bisher 10 isolierten Fahrzeugen auf 30 Fahrzeuge pro Tag erhöht dank einer neuen Schäumpresse für die Herstellung des Isolationssystems FERROPLAST®. Die zusätzliche Kapazität der neuen Schäumenanlage wird vor allem für den weiteren Ausbau des Produktangebotes im Bereich Kofferaufbauten und -anhänger genutzt. Die Motorwagen-Fahrzeuge mit M.KO Aufbau werden vorwiegend im City-Verteilerbereich und im Nahverkehr eingesetzt.

Im ersten Quartal 2020 hat unser eigenständiger Venture Builder KUBIKx die Dispatchy GmbH in die Closed Beta Phase gebracht. Dispatchy ist eine Echtzeit Kollaborations Plattform für alle Teilnehmer in der Transport Logistik. Ziel ist es, das Produkt an die ersten drei Spediteure und ihre Geschäftspartner testweise auszurollen.

Weiterhin arbeitet Schmitz Cargobull an der Vereinheitlichung von Fertigungsketten, Logistikketten und internen Prozessen, um alle verschiedenen Fahrzeugtypen auch in Multi-Production-Plants (MPP) produzieren zu können und flexibel auf Kundennachfrage reagieren zu können. Im Berichtsjahr hat das Unternehmen seine Produktions- und Vertriebsnetzwerk in diesem Sinne weiter optimiert durch werksübergreifende Komponentenproduktion.

Im November 2019 hat Schmitz Cargobull bei den Volumen Güterzügen einen Generationswechsel vollzogen: Der Motorwagen Curtainsider M.CS und der Zentralachs-Curtainsider Z.CS bieten in der Mega Version bis zu 500 Kilogramm mehr Nutzlast. Der Aufbau ist neu auch mit der lattenlosen POWER CURTAIN Plane erhältlich und die Durchlademöglichkeit des Gliederzuges wurde optimiert.



Einkauf

Die Konzern Einkaufsorganisation konsolidiert produktlinienübergreifend die Einkaufsvolumina und vereinbart die Rahmenbedingungen mit den strategischen Lieferanten. Aufgrund der hohen Materialquote eines Trailers verfolgt Schmitz Cargobull eine globale Beschaffungsstrategie mit dem Fokus auf mögliche Präferenzbegünstigungen.

Die Kosten für den Materialeinkauf reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr im Durchschnitt um 2%. So reduzierten sich die Rohstoffpreise für die Metalle Stahl (-10%) Aluminium (-10% seit Januar 2020) und Zink (-10%) deutlich.

Weitere Reduzierungen waren im Bereich mineralölbasierter Produkte (-6%), Holz (-4%) und Kunststoffteile (-2%) zu verzeichnen.

Vertrieb

Der Vertrieb der Schmitz Cargobull AG gliedert sich in die Regionen Nordwesteuropa (Skandinavien, Großbritannien und Irische Republik), Nordosteuropa (Baltische Staaten und Ukraine, Weißrussland), Osteuropa (Russland, Kasachstan, Kaukasus/Zentralasien), Südwesteuropa (Frankreich, Italien, Spanien und Portugal), Westeuropa (Benelux und DACH) sowie Zentraleuropa (gesamter Balkan, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Griechenland, Türkei) sowie Key Accounts. Der Bereich Overseas betreut Kunden außerhalb Europas. Schwerpunktmärkte sind Länder, die ein Handelsabkommen mit der EU haben, welches einen zollvergünstigten oder gar zollfreien Import der Produkte des Unternehmens ermöglicht.

Seit 1978 fokussiert sich der Vertriebsbereich „Overseas“ – bestehend aus Trailer Engineering AG, Schmitz Cargobull Pty Ltd. und Schmitz Cargobull Middle East FZE – auf die Märkte und Kundenbedürfnisse außerhalb Europas. Seit April 2019 bedient eine neu gegründete Vertriebsgesellschaft in Irland den schnell wachsenden Transportmarkt des Landes. Des Weiteren importiert die EWT Truck & Trailer Handels GmbH als Premium Partner unsere Fahrzeuge in den Ländern Polen, Tschechien sowie der Slowakei.

Mitarbeiter

Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter sind ein wesentlicher Bestandteil für den langfristigen Erfolg von Schmitz Cargobull. Im Geschäftsjahr 2019/2020 waren durchschnittlich 5.000 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.854) im Unternehmen tätig. Hinzu kamen im Durchschnitt 702 Leiharbeitnehmer (Vorjahr: 1.672). Das entspricht insgesamt einem Rückgang von 13,0 %. Zu Beginn des Geschäftsjahres gab es keine Tarifierhöhung, aber es wurde das tarifliche Zusatzgeld eingeführt. Auch für 2020/21 wird es keine Tarifierhöhung geben. Momentan ist bei Schmitz Cargobull noch kein akuter Fachkräftemangel erkennbar. Dennoch bildet das Unternehmen intensiv neue Fachkräfte aus und gibt zum Beispiel interessierten Schülern die Gelegenheit, die Arbeitswelt näher kennenzulernen.



Die Sicherheit am Arbeitsplatz wird bei Schmitz Cargobull großgeschrieben, Unfälle werden erfasst und untersucht. Basierend darauf werden Gegenmaßnahmen abgeleitet. Während der Corona-Krise ist es uns wichtig, alle Schmitz Cargobull MitarbeiterInnen vor der Atemwegserkrankung COVID-19 zu schützen und eine mögliche Verbreitung der Krankheit zu bremsen. Die Logistik und damit auch unsere Fahrzeuge leisten einen elementaren Beitrag in der Versorgung der Bevölkerung, der wir nur gerecht werden, indem wir uns vor Betriebsschließungen schützen und den Geschäftsbetrieb aufrechterhalten. Um dies sicherzustellen, werden Mitarbeiter zwingend einer Schicht zugeordnet. Kein Mitarbeiter arbeitet mehr schichtübergreifend, das gilt auch für die eingesetzten Leiharbeiter. Bei Zwei- oder Mehr-Schicht-Betrieb sind die Mitarbeitenden der Schichten zeitlich so voneinander getrennt, dass keine Begegnung – auch nicht in den Sanitärräumen und Pausenzonen – stattfinden kann. In den Verwaltungsbereichen wird weitgehend auf mobiles Arbeiten umgestellt.

Während des Geschäftsjahres 2019/20 kam es an den Produktionsstandorten zu 14,4 Arbeitsunfällen je 1 Mio. Arbeitsstunden (Vorjahr: 19,8). Das Vorjahresziel einer Verringerung auf 15,1 haben wir somit übertroffen. Schmitz Cargobull plant, diese Quote im kommenden Geschäftsjahr auf 8,3 Unfälle je Mio. Arbeitsstunden zu verringern.

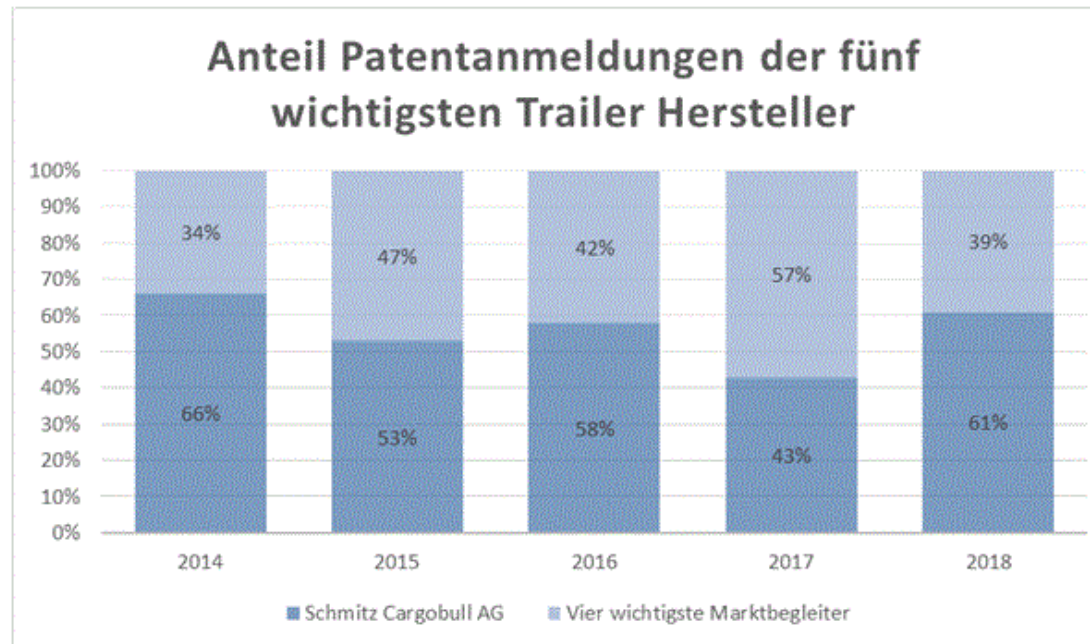
Forschung und Entwicklung

Im Entwicklungsbereich steht bis 2022/23 die Implementierung des Projektes „One R&D / One PLM“ im Vordergrund. In diesem Projekt werden die Entwicklungssysteme und Datenstrukturen auf eine einheitliche Basis gestellt. Durch die Vereinheitlichung sollen Qualitäts- und Effizienzgewinne realisiert werden.

Schmitz Cargobull ist der Markt- und Technologieführer in der europäischen Trailerbranche und arbeitet kontinuierlich daran, diese Stellung nachhaltig zu sichern und weiter auszubauen. Mit seinen Innovationen schaffen wir Mehrwert und damit Wettbewerbsvorteile für den Kunden. Mit den Patenten dokumentieren wir die Innovationskraft und Technologieführerschaft von Schmitz Cargobull nach außen.

Herausfordernd ist die große Zahl an Patenten und Innovationen im Bereich der Digitalisierung. Hier gilt es einerseits Funktionen z.B. unserer Telematik zu sichern und gleichzeitig mögliche bestehende Patentverletzungen zu vermeiden.

Ein großer Teil der Patentanmeldungen der wichtigsten fünf Trailer Hersteller kommen von Schmitz Cargobull.⁵





Im Juli 2019 haben wir eine Entwicklungspartnerschaft mit Meritor, einem der weltweit führenden Lieferanten von Antriebsstrang-, Mobilitäts-, Brems- und Aftermarket-Lösungen für den Nutzfahrzeuge- und Industriemarkt abgeschlossen und werden ab 2021 eine der leichtesten aktuell verfügbaren Scheibenbremsen beziehen.

Wir sind bestrebt, die Kompetenzen im Bereich Elektrik, Elektronik und Software des Unternehmens zu zentralisieren und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit von Schmitz Cargobull weiter zu erhöhen. Mit der "E/E SE" können die steigenden Anforderungen der Nutzfahrzeugbranche an die Digitalisierung unserer Produkte schneller erfasst und in neue Soft- und Hardware-Lösungen überführt werden. Vor diesem Hintergrund hat der neu gegründete F&E-Zentralbereich Electric/Electronic Systems Engineering (E/E SE) mit rund 35 Mitarbeitern im April 2019 in Münster seine Arbeit aufgenommen. Er setzt sich aus den bisherigen Entwicklungsbereichen der Cargobull Telematics GmbH sowie dem Bereich Entwicklung Bremse und Elektrik der Schmitz Cargobull AG zusammen.

Im Zuge des aktuellen Sparkurses ist geplant, die Entwicklungsaufwendungen von circa 43 Mio. € im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 38 Mio. € im kommenden Geschäftsjahr zu senken.

Risiko- und Chancenbericht

Grundlagen

Als international tätige Unternehmensgruppe ist Schmitz Cargobull gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen, finanzwirtschaftlichen sowie unternehmensspezifischen Risiken und Chancen ausgesetzt. Risiken können das Geschäft von Schmitz Cargobull negativ beeinflussen und in extremen Fällen auch den Fortbestand der Schmitz Cargobull Gruppe gefährden. Für einen nachhaltigen Erfolg von Schmitz Cargobull ist es daher entscheidend, bestehende Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern.

Unter Risiko wird dabei die Gefahr des Eintretens von Ereignissen oder Handlungen verstanden, die das Erreichen der geplanten strategischen oder operativen Unternehmensziele negativ beeinflussen können. Die Möglichkeit, dass aufgrund von externen Einflüssen, Entwicklungen oder durch Handlungen die geplanten Unternehmensziele erreicht oder übertroffen werden, verstehen wir bei Schmitz Cargobull als Chance.

Das Hauptziel des Risikomanagements bei Schmitz Cargobull ist der Schutz der Schmitz Cargobull Gruppe vor Verlust des Vermögens und vor bestandsgefährdenden Risiken. Um diese Ziele zu erreichen ist ein bewusster Umgang mit Risiken unter Beachtung von Wesentlichkeitsüberlegungen und unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich. Um Marktchancen zu nutzen, geht Schmitz Cargobull Risiken bewusst ein, wenn zu erwarten ist, dass dadurch ein angemessener Beitrag zur Steigerung des Unternehmenswertes erzielt werden kann. Existenzgefährdende Risiken dürfen nicht eingegangen werden bzw. müssen, wenn nicht vermeidbar, durch geeignete Maßnahmen minimiert werden.

Risikomanagement- und Früherkennungssystem

Das Risikomanagement- und Früherkennungssystem ist hinsichtlich wesentlicher Risiken in das Planungs- und Steuerungssystem integriert und wesentlicher Bestandteil der Unternehmensführung. Es ermöglicht angemessene und schnelle Reaktionen auf sich stetig ändernde Rahmenbedingungen und ist eine wichtige Basis für den nachhaltigen Erfolg von Schmitz Cargobull. Wichtige Bestandteile sind die Mehrjahresplanung, die monatlich rollierenden Absatz- und Produktionsplanungen, das umfassende Berichtswesen, das Compliance Management und das interne Kontrollsystem.

Die Mehrjahresplanung beinhaltet die detaillierte Planung des kommenden Geschäftsjahres für die Schmitz Cargobull AG und ihre Tochtergesellschaften und gibt damit auch die Sollwerte für Kennzahlen des Risikomanagements und des Früherkennungssystems vor. Hierzu gehören neben Markt- und Absatzzahlen insbesondere auch Finanzkennzahlen sowie Leistungs- und Qualitätsindikatoren für die operativen Einheiten. Die Entwicklung von Risiken und Chancen kann dadurch frühzeitig erkannt werden und erforderliche Maßnahmen definiert und ergriffen werden.

Die monatlich rollierenden Absatz- und Produktionsplanungen sind ein weiteres Instrument in dessen Rahmen aktuelle Marktentwicklungen und die Auswirkungen auf die verschiedenen Unternehmensbereiche und die Supply Chain analysiert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Ermittlung von Auswirkungen auf die Produktion, den Personal- und Materialbedarf sowie auf die Rentabilität und die Liquidität.

Das Berichtswesen ist bei Schmitz Cargobull auf eine breite Informationsbasis gestellt. Es stellt eine regelmäßige und zeitnahe Analyse von Planabweichungen in allen Unternehmensbereichen sicher und schafft somit die Möglichkeit von schnellen und zielgerichteten Anpassungen auf sich ändernde Risikosituationen.

Das interne Kontrollsystem ist ein weiterer integraler Bestandteil des Risikomanagements und beinhaltet prozessintegrierte und prozessunabhängige Kontrollen. Grundlegende Prinzipien sind dabei das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung, insbesondere in sensiblen Bereichen. Das interne Kontrollsystem beinhaltet insbesondere Kontrollen zur Sicherstellung der Richtigkeit und Ordnungsmäßigkeit des Rechnungslegungsprozesses und der Finanzberichterstattung. Auch der Abschlussprüfer der Schmitz Cargobull AG nimmt, bezogen auf die rechnungslegungsrelevanten Prozesse, eine Beurteilung im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit vor. Über festgestellte Schwächen im internen Kontrollsystem berichtet der Abschlussprüfer in einem Management Letter. Das Compliance Managementsystem ist ebenfalls integraler Bestandteil des Risikomanagements und unterstützt bei der Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften, Grundwerten und ethischen Normen. Die Gesamtverantwortung für das Risikomanagementsystem in der Schmitz Cargobull Gruppe trägt der Vorstand der Schmitz Cargobull AG. Der Vorstand kommt dieser Verantwortung nach, indem er die methodischen und organisatorischen Standards für das Risikomanagement im gruppenweit gültigen Risikomanagement-Handbuch festlegt. Es beschreibt u.a. die Organisation des Risikomanagements inklusive der Verantwortlichkeiten und Rollen der beteiligten Mitarbeiter. Darüber hinaus beschreibt es den Ablauf des Risikomanagementprozesses, die Instrumente sowie die grundlegenden Leitlinien für den Umgang mit identifizierten Risiken in der Schmitz Cargobull Gruppe und definiert die Anforderungen an die Risikoberichterstattung. Der Risikokoordinator ist für die Implementierung und die Steuerung des definierten Risikomanagementsystems innerhalb der Schmitz Cargobull Gruppe verantwortlich und hat daher eine zentrale Rolle im Rahmen des gesamten Risikomanagementprozesses. Die Überwachung der Wirksamkeit des eingerichteten Risikomanagementsystems obliegt dem Aufsichtsrat der Schmitz Cargobull AG, wobei diese Aufgabe vom Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates wahrgenommen wird. Für alle definierten Risikofelder sind Risikoverantwortliche benannt. Diese stellen sicher, dass neben der Erfassung und Bewertung von Risiken auch geeignete Maßnahmen zur Risikoreduzierung entwickelt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Risikoidentifikation



Die Identifikation der Risiken erfolgt im Rahmen der Risikoinventur in den jeweiligen Unternehmenseinheiten durch die Risikoverantwortlichen. Ziel der Risikoinventur ist zum einen die Identifikation neu aufgetretener Risiken und zum anderen eine Überprüfung der bereits bekannten Risiken aus der vorangegangenen Risikoinventur. Das vollständige und systematische Identifizieren aller für die Schmitz Cargobull Gruppe bedeutenden Risiken bildet die Basis für ein erfolgreiches Risikomanagement, da sich nicht erkannte Risiken der Risikosteuerung entziehen und somit die Erreichung der geplanten Unternehmensziele gefährden können. Im Rahmen der Risikoidentifizierung werden sowohl interne als auch externe Entwicklungen im Hinblick auf bestehende Risiken analysiert und entsprechend berücksichtigt. Zur Unterstützung der Risikoidentifikation werden die Risiken anhand von definierten Risikokategorien und Risikobereichen klassifiziert.

Risikobewertung

Für jedes identifizierte Risiko erfolgt die Bewertung auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenshöhe/Auswirkung. Anhand dieser Bewertungssystematik unterscheidet Schmitz Cargobull die folgenden Risikoklassen: zu vernachlässigendes Risiko, geringes Risiko, mittleres Risiko, hohes Risiko und bestandsgefährdendes Risiko. Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos erfolgt anhand einer definierten Skala (in %) und ist in fünf Kategorien aufgeteilt: < 5%, 5% - 20%, 20% - 50%, 50%-80%, > 80%. Bei der Bewertung der Auswirkung erfolgt eine Unterscheidung in fünf Kategorien: unbedeutender Schaden, mittlerer Schaden, bedeutender Schaden, schwerwiegender Schaden, bestandsgefährdender Schaden. Diese Kategorien gelten sowohl für die monetäre Bewertung als auch für die nicht monetäre Bewertung. Unter der nicht monetären Bewertung versteht Schmitz Cargobull eine negative Auswirkung eines Risikos auf sein Geschäft, sein Geschäftsmodell oder aber auf seine Produkte oder Services.

Gleiche Risiken aus verschiedenen Gesellschaften werden zu einem Gesamtrisiko aggregiert. Die wesentlichen Risiken der Tochtergesellschaften der Schmitz Cargobull AG sind durch die vorgegebenen Führungsstrukturen in das gruppenweite Risikomanagement eingebunden.

Für die Bewertung der Risiken ist ein Betrachtungszeitraum von 36 Monaten (Reichweite des Radars) definiert. Die monetäre Bewertung wird jedoch nur für den Zeitraum vorgenommen, für den eine hinreichende Quantifizierung sinnvoll möglich ist.

Bei der Risikobewertung erfolgt eine Unterscheidung zwischen Brutto- und Nettorisiken. Bei dem Bruttoisiko handelt es sich um das Risiko, das ohne risikoreduzierende Maßnahmen besteht. Das Nettoisiko stellt das verbleibende Restrisiko nach dem Ergreifen von risikoreduzierenden Maßnahmen dar. Für die halbjährlich durchgeführte Beurteilung der Gesamtrisikosituation betrachtet Schmitz Cargobull ausschließlich die Nettorisiken.

Risikoberichterstattung

Bei Schmitz Cargobull erfolgt halbjährlich eine gruppenweite Risikoberichterstattung. Unterstützt wird der Risikomanagementprozess durch den Einsatz einer Risikomanagement-Software. Die Informationen über die erfassten Risiken werden verdichtet, gegenseitige Abhängigkeiten geprüft und durch den Risiko-Koordinator in einem Risikobericht zusammengefasst. Der Risikobericht enthält nur die aus Sicht der Schmitz Cargobull Gruppe wesentlichen Risiken. Der Vorstand der Schmitz Cargobull AG (gleichzeitig das Risiko-Komitee) entscheidet bei Bedarf über einzuleitende Maßnahmen zur Risikoreduzierung. Der Risikobericht wird dann durch den Vorstand der Schmitz Cargobull AG freigegeben und im Rahmen der halbjährlichen Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates durch den Vorstand bzw. den Risikokoordinator vorgestellt.

Zusätzlich zur halbjährlichen Risikoberichterstattung werden auftretende Risiken, bzw. Änderungen von Risiken, die aufgrund ihrer möglichen Auswirkung von wesentlicher Bedeutung für die Schmitz Cargobull Gruppe sind, im Rahmen einer Ad-hoc Meldung gleichzeitig an den Vorstand der Schmitz Cargobull AG und den Risikokoordinator berichtet.

Chancen und Risiken

Wesentliche Chancen und Risiken, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Schmitz Cargobull Gruppe auswirken können, resultieren aus den im Folgenden beschriebenen Risikofeldern. Darüber hinaus können Risiken und Chancen, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind oder als nicht wesentlich eingestuft werden, Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben.

Die größten Risiken für Schmitz Cargobull bestehen in der zukünftigen Entwicklung der Absatzmärkte, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell weltweit auftretenden Corona-Pandemie und dem damit einhergehenden Einfluss auf die Weltwirtschaft. Erste negative Auswirkungen sind bei Schmitz Cargobull bereits eingetreten und werden in den nachfolgenden Kapiteln detaillierter erläutert.

Ungewisse politische Entwicklungen, wie z.B. aus der Ausgestaltung des planmäßigen Austritts Großbritanniens aus der EU zum 31. Dezember 2020 oder die weltweit verstärkten protektionistischen Tendenzen und daraus resultierenden Exportbeschränkungen stellen weiterhin ein Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft und somit auch für die Absatzmärkte von Schmitz Cargobull dar. Diese Risiken können einen wesentlichen Einfluss auf die Absatz- und Ertragslage von Schmitz Cargobull haben.

Markt und Umfeld

Absatzmärkte

Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf dem Trailermarkt sind wesentlich durch die konjunkturelle Lage beeinflusst. Schmitz Cargobull ist in einer zyklischen Branche tätig deren zukünftige Entwicklung daher grundsätzlich nur sehr schwer vorherzusagen ist. Die Zulassungszahlen für Sattelaufleger und Motorwagenaufbauten können teilweise erheblichen unterjährigen Schwankungen unterliegen. Ursache hierfür sind unter anderem konjunkturelle Schwankungen in einzelnen Vertriebsregionen und Branchen sowie bestehende Unsicherheiten der Kunden in Bezug auf die zukünftige Auftragssituation und die Entwicklung der für sie relevanten Kosten. Konjunkturelle Schwankungen schlagen erfahrungsgemäß deutlich überproportional z.B. im Vergleich zur Automobilbranche, auf den Trailermarkt durch. Bereits im laufenden Geschäftsjahr 2019/20 hat Schmitz Cargobull einen rückläufigen Auftragseingang verzeichnet. Die im ersten Quartal 2020 einsetzende Erholungsphase bei den Auftragseingängen wurde durch die einsetzende Corona-Pandemie am Ende des Geschäftsjahres 2019/20 beendet und führte zu einem massiven Rückgang der Aufträge. Diese Entwicklung trifft Schmitz Cargobull in allen Vertriebsregionen und über alle Fahrzeugtypen hinweg und hat somit auch einen negativen Einfluss auf die Ertragslage im Geschäftsjahr 2020/21.

Risikoszenarien für den durch die Corona-Pandemie verursachten Einfluss auf die Konjunktur werden erarbeitet. Bezüglich der weiteren Entwicklung, vgl. Prognosebericht.

Politische Spannungen und Konflikte in verschiedenen Ländern des mittleren Ostens sind mögliche Risikofaktoren, dies betrifft insbesondere den Produktions- und Montagestandort in der Türkei. Durch die immer noch ungeklärte Situation zwischen Russland und der Ukraine und den damit einhergehenden Import- und Exporterschwernissen besteht weiterhin ein Risiko für die Entwicklung des osteuropäischen Absatzmarktes.



Den dargestellten und teilweise bereits akut eingetretenen Absatzrisiken trägt Schmitz Cargobull Rechnung indem in der Vergangenheit bereits flexible Produktionskonzepte implementiert und Möglichkeiten zur Kostenflexibilität durch Leiharbeit und Arbeitszeitkonten geschaffen wurden. Dies gilt auch für weitere Teile der Lieferkette. Dem aktuell rückläufigen Auftragsengang begegnet Schmitz Cargobull mit Abbau der Leiharbeitnehmer und Überstundenabbau und Einführung der Kurzarbeit in den deutschen Standorten. Weiterhin entwickelt Schmitz Cargobull das weniger konjunkturabhängige Value Added Service Geschäft mit den Bereichen Finanzierung, Telematik, Full-Service und Ersatzteilversorgung laufend weiter.

Schmitz Cargobull unterstützt den Absatz seiner Produkte mit verschiedenen Strukturen und Instrumenten. In den größeren Ländern hat Schmitz Cargobull Finanzierungs Kooperationen mit einem oder mehreren Finanzpartnern abgeschlossen. Im Rahmen solche Kooperationen werden Kunden eine breite Palette von Finanzierungsprodukten angeboten. Schmitz Cargobull beteiligt sich an den Risiken solcher Kundenfinanzierungen in unterschiedlichem Maß. Bei den wichtigsten internationalen Kooperationspartnern übernimmt Schmitz Cargobull Kredit- und Vermögenswertrisiko. Bei den sonstigen Partnern in kleineren Ländern übernimmt Schmitz Cargobull in der Regel nur das Vermögenswertrisiko am Ende der Laufzeit der Kundenfinanzierungen (Restwertrisiko). Schmitz Cargobull unterstützt den Absatz seiner Produkte auch mit der Abgabe von Garantien an ausgewählten Kunden, insbesondere Restwertvereinbarungen während oder am Ende eines bestimmten Zeitraums. In Ausnahmefällen und insgesamt mit einem sehr geringen Umfang bietet Schmitz Cargobull wenigen Kunden Eigenfinanzierungen an. Grundsätzlich sind diese Garantien marktwertorientiert und beinhalten Sicherheitsabschläge für etwaige Preisschwankungen im Gebrauchtfahrzeugmarkt sowie für möglicherweise notwendige Instandsetzungen. Dennoch können sich hieraus im Einzelfall Verlustrisiken ergeben. Insgesamt wird die Herausgabe von Garantien bezüglich Beschaffungsrisiken, Zustandsrisiken, Fahrzeugwerten und Laufzeiten wie in den Vorjahren weiterhin restriktiv gehandhabt und erfolgt konzernweit ausschließlich aus einer zentralen Stelle. Insbesondere besteht das Risiko, dass aufgrund einer Rezession die Preise für die Gebrauchtfahrzeuge sinken und zu Verlusten aus bestehenden Rücknahmevereinbarungen führen können.

Wettbewerber

Wie Schmitz Cargobull sind auch die Wettbewerber durch die aktuelle konjunkturelle Lage und deren Auswirkungen auf die Absatzmärkte betroffen der sie u.a. mit Kurzarbeit begegnen. Hierdurch und durch wie in den Vorjahren bestehende produktionsseitige Überkapazitäten bei einigen Trailer Herstellern ist ein steigender Druck auf die Absatzpreise zu erwarten. Verstärkt wird dieser Effekt durch intensive Aktivitäten von Wettbewerbern zur Erweiterung ihres Produkt- und Serviceportfolios und ihrer Absatzmärkte. Schmitz Cargobull geht daher auch weiterhin davon aus, dass die erzielbaren Margen unter Druck bleiben und die Ertragssituation gefährdet ist.

Materialbeschaffung

Der Beschaffungsmarkt ist im Gegensatz zum weitgehend europäischen Absatzmarkt tendenziell von globalen Entwicklungen geprägt. So werden Preise für wichtige Rohmaterialien wie Stahl, Aluminium und Kautschuk überwiegend durch weltweite Entwicklungen beeinflusst und befinden sich wie im Geschäftsjahr 2019/2020 auf einem niedrigeren Niveau im Vergleich zum Vorjahr. Für 2020/21 wird mit einer divergierenden Entwicklung gerechnet: Während Stahl auf einem höheren Niveau verharrt, fallen die Preise für Aluminium. Die Preise für chemische Produkte ziehen wieder an. Die Weitergabe gestiegener Rohstoff- und Materialpreise über höhere Verkaufspreise als notwendige Maßnahme zur Abfederung dieser Risiken wird durch die Lage an den Absatzmärkten erschwert. Generell ist die Vormaterialverfügbarkeit auch in der durch Corona dominierten Weltmarktlage weiterhin gut und die Lieferketten haben sich insgesamt als stabil erwiesen. Für alle wesentlichen Lieferanten hat Schmitz Cargobull alternative Lieferanten aufgebaut, was sich in der aktuellen Corona Krise positiv auf die Stabilität der Lieferketten ausgewirkt hat. Die vorhandenen Single-source-Lieferanten werden weiterhin durch das vorhandene Risikomanagement beobachtet. Die hohe Schwankungsbreite im Absatz führt auch zu entsprechenden Schwankungen im Einkaufsbereich und erfordert daher auch von den Zulieferern eine hohe Flexibilität. Zum frühzeitigen Erkennen von Lieferengpässen ist ein entsprechendes Lieferantenscoring installiert.

Finanzen

Währungsrisiken

Fremdwährungsexposure aus Banksalden und geplanten Cashflows in den wesentlichen Währungen GBP, SEK, NOK und RUB werden mittels Devisentermingeschäften abgesichert.

Währungsrisiken für die in Fremdwährung gehandelten Produktionsmaterialien wie zum Beispiel Aluminium werden durch Euro-Preisvereinbarungen mit den entsprechenden Lieferanten reduziert. Das Kurs- und Sicherungsrisiko liegt daher bei den Lieferanten. Die Kontraktreichweite bei solchen Geschäften ist zurzeit auf wenige Monate begrenzt.

Zinsrisiken

Es bestehen langfristige Darlehen mit variabler Verzinsung. Die hieraus resultierenden Zinsänderungsrisiken sind über entsprechende Zinssicherungsgeschäfte laufzeitkongruent abgesichert.

Liquiditätsrisiken

Schmitz Cargobull arbeitet seit Jahren mit einem konstanten Kreis von verlässlichen Finanzpartnern zusammen. Eine kontinuierliche und offene Informationspolitik ist dabei eine wichtige Säule der Zusammenarbeit.

Die Finanzpartner stellen, zusätzlich zu der für den Finanzbedarf ausreichenden Liquidität, bilaterale Kreditlinien zur Verfügung.

Vor dem Hintergrund der aktuell drohenden Rezession bedingt durch die Corona-Pandemie werden zur weiteren Sicherstellung der Liquidität zusätzlich u.a. sämtliche geplanten Investitionen nochmals überprüft und ggf. erstmal zurückgestellt. Investitionen in zukunftsweisende Technologien und Projekte wie zum Beispiel die Digitalisierung der Geschäftsprozesse werden jedoch weiter vorangetrieben.

Zur Minimierung von Forderungsausfallrisiken verfügt das Unternehmen über ein international koordiniertes Debitorenmanagement. Zudem werden in allen Absatzmärkten präventive Bonitätsprüfungen durchgeführt.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Pandemie sehen wir ein grundsätzlich erhöhtes Forderungsausfallrisiko, vereinzelt haben Kunden bereits Stundungsanfragen gestellt. Bisher ist kein erhöhter Ausfall von Forderungen zu verzeichnen.

Im Bereich der Absatzfinanzierung und Garantien haben sich die Risiken gegenüber dem Vorjahr aufgrund des höheren Umsatzes sowie besondere Rückstellungen für Risiken bzgl. der Corona-Pandemie insgesamt erhöht. Die in Einzelfällen entstandenen Verluste waren durch entsprechende Rückstellungen vollständig gedeckt. Aufgrund des in nächsten Geschäftsjahr geringeren erwarteten Umsatz sollten sich die Risiken aus Finanzierungs Kooperationen, Garantien und Eigenfinanzierungen verringern.



Kredit- und Vermögenswertrisiken aus Absatzfinanzierung werden durch eine sorgfältige Vertragsgestaltung sowie konservativer Restwertrichtlinien und wenn erforderlich durch die Bildung angemessener Rückstellungen Rechnung getragen. Produkt und Produktion

Für Schmitz Cargobull besteht das Risiko, dass es bei mangelhafter Qualität der Fahrzeuge zu Garantie- und Kulanzleistungen kommen kann. Mangelhafte Qualität kann sich auch negativ auf das Image von Schmitz Cargobull auswirken und zu sinkenden Marktanteilen oder geringeren Margen führen. Qualitätsmängel können aber auch durch fremdbezogene Fahrzeugkomponenten verursacht werden und Kosten für Schmitz Cargobull verursachen. Bei Qualitätsmängeln, die auf Komponenten von Vorlieferanten zurückzuführen sind, können Ansprüche von Schmitz Cargobull gegenüber den betroffenen Lieferanten bestehen.

Zur Minimierung von Qualitäts- und technischen Compliancerisiken ist bei Schmitz Cargobull ein umfassendes und standortübergreifendes Qualitätsmanagement implementiert. Dieses sieht eine stetige Analyse und Verbesserung der Entwicklungs- und Produktionsprozesse vor. Der Produktentstehungsprozess wurde weitgehend standardisiert. Jede Innovation durchläuft bis zur Serienreife definierte Entwicklungsstufen. Zur Sicherstellung der Konformität von Produkt- und Produktionsprozess sind geeignete Prozesse und Kontrollen implementiert. Alle Lieferanten und die von ihnen gelieferten Produkte werden regelmäßig nach festen Kriterien geprüft. Für auftretende Qualitätsmängel, die zu Garantieleistungen führen können, wird durch Bildung entsprechender Rückstellungen Vorsorge getroffen.

Ein weiteres Risiko resultiert aus der Produkthaftung und aus möglichen Schadenersatzansprüchen, Schmitz Cargobull hat hierfür Versicherungen in einem angemessenen Umfang abgeschlossen.

Schmitz Cargobull unterzieht seine Fahrzeuge umfangreichen Tests in dem unternehmenseigenen Test- und Versuchszentrum CVC (Cargobull Validation Center) um Qualitäts- und eventuell vorhandene Sicherheitsmängel zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, die die hohe Qualität und die Sicherheit der Fahrzeuge gewährleisten. Der Risikominimierung durch umfangreiche Testreihen im Roadsimulator kommt dabei höchste Bedeutung zu.

Bedingt durch die Corona-Pandemie besteht das Risiko, dass es zu behördlich veranlassten Schließungen von Produktions- und Verwaltungsstandorten kommen kann. Schmitz Cargobull begegnet diesem Risiko durch erhöhte Schutzmaßnahmen für seine Mitarbeiter. Es wurde u.a. ein Schichtmodell umgesetzt, dass die vollständige Schließung einzelner Werke verhindern soll. Des Weiteren wurden umfangreiche Möglichkeiten für das mobile Arbeiten in den nicht produktionsnahen Bereichen geschaffen. Produktionsausfälle verursacht durch fehlende Materialversorgung aufgrund von Ausfällen von Vorlieferanten stellen ein weiteres Risiko dar das durch das Vorhandensein von Second-source-Lieferanten verringert wird. Vorhandene Single-source-Lieferanten werden weiterhin durch das vorhandene Risikomanagement beobachtet.

Infrastruktur

Personal

Der Erfolg von Schmitz Cargobull ist auch zukünftig wesentlich abhängig von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der Weg vom europäischen zum führenden globalen Trailer Hersteller ist verbunden mit der Erschließung neuer Märkte und Geschäftsfelder. Hierfür benötigt Schmitz Cargobull hochqualifizierte Führungs- und Fachkräfte, um die ein zunehmend intensiverer Wettbewerb einsetzt. Darum ist es von hoher Bedeutung, solche Mitarbeiter aufzubauen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Ein Risiko stellt in diesem Zusammenhang der demographische Wandel dar. Aus längeren Vakanzen strategisch bedeutsamer Funktionen und ungeklärten Nachfolgeregelungen können weitere Risiken entstehen. Darum hat Schmitz Cargobull ein Talent-Management- und Nachwuchsförderprogramm initiiert. Dort werden konzernweit einheitlich Mitarbeiter für Fach- und Führungsaufgaben qualifiziert. Darüber hinaus wird personellen Risiken mit umfassender Analyse des zukünftigen Management- und Know-how-Bedarfs und bedarfsgerechter Weiterbildung der Mitarbeiter begegnet.

Die aktuell rückläufige Nachfrage nach Produkten von Schmitz Cargobull und der damit einhergehenden negativen Auswirkungen auf die Ertragslage begegnet Schmitz Cargobull durch die Einführung von Kurzarbeit in der Produktion und Verwaltung an den deutschen Standorten.

Da wir erst mittelfristig von einer Belebung der Konjunktur und damit mit steigendem Absatz unserer Produkte rechnen wurde das Kostensenkungsprogramm "Lean to compete" entwickelt, das neben den Herstellkosten auch Gemeinkostenreduzierungen. Darüber hinaus sind strukturelle Anpassungen für eine mittelfristig reduzierte Markterwartung im Vergleich zur bisherigen Planung in Erarbeitung.

Informationstechnische Risiken

Bei der Abwicklung und Sicherstellung aller Geschäftsprozesse ist der Einsatz moderner Informationstechnologie von überaus wichtiger Bedeutung. Parallel zur stetig wachsenden Bedeutung der Informationstechnologie haben Risiken hieraus zugenommen. Dies betrifft sowohl die Häufigkeit von beispielsweise Virenangriffen oder Hacking als auch deren mögliches Schadenspotenzial. Die wesentlichen Bedrohungen werden in den Bereichen Systemsicherheit und Verfügbarkeit, Datensicherheit und Vermeidung von Missbrauch sowie Cyber-Attacken durch Viren und Malware gesehen. Zur Reduzierung und Abwehr solcher Risiken sind in allen Bereichen Sicherungsmaßnahmen installiert. Bestehende IT-Sicherheitssysteme sowie Richtlinien und Organisationsstrukturen unterliegen einem stetigen Verbesserungsprozess.

Governance Recht und Compliance

Vorsätzliche oder auch fahrlässige Verletzung von Gesetzen und Vorschriften durch Führungskräfte bzw. Mitarbeiter können ein wesentliches Risiko für Schmitz Cargobull darstellen. Zur Minimierung dieses Risikos hat Schmitz Cargobull ein Compliance Management System eingerichtet, welches stetig weiterentwickelt wird.

Für wichtige Governance- und Compliance-Themen gibt es konzernweit verbindliche Richtlinien, insbesondere zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Geldwäsche und zum Datenschutz. Darüber hinaus hat Schmitz Cargobull grundlegende Verhaltensregeln im Rahmen des Code of Conduct definiert. Dieser enthält auch Ausführungen zu Grundwerten und ethischen Normen. Hier verfolgt Schmitz Cargobull eine Nulltoleranz Politik, die auch Top-Down eindeutig kommuniziert und vorgelebt wird.

Zur Sicherstellung der Einhaltung von Personen- und länderabhängigen Embargos sowie einschlägiger Dual Use Vorschriften ist eine Exportkontrollorganisation etabliert und eine Software im Einsatz, mittels derer alle Geschäftspartner gegen permanent aktualisierte Sanktionslisten abgeglichen werden. Zur Sicherstellung des präferenziellen Ursprungs selbsterstellter Produkte und Handelswaren erfolgt eine systemgestützte Prüfung und Ermittlung der Präferenzbegünstigung.

Zur frühzeitigen Erkennung von Compliance-Verstößen und um mögliche Schäden für Schmitz Cargobull, Mitarbeiter und Geschäftspartner zu verhindern wurde ein externer Ombudsmann bestellt. Mitarbeiter von Schmitz Cargobull haben hierdurch eine zusätzliche Möglichkeit, Verstöße gegen Gesetze, ethische Normen und Grundwerte zu melden. Dies kann auch unter Wahrung der Anonymität des meldenden Mitarbeiters erfolgen.



Chancenmanagement

Die Identifizierung und Analyse von Chancen liegt bei Schmitz Cargobull in der Zuständigkeit des Vorstands und in Teilen des Senior-Managements. Im Rahmen von Innovationsworkshops, Vorstandssitzungen und Strategiemeetings und werden neue Entwicklungen und Technologien und die sich daraus ergebenden Chancen analysiert und im Rahmen von Projekten vorangetrieben.

Ein definierter Prozess analog dem Risikomanagement zur systematischen Identifikation, Erfassung, Bewertung und Kommunikation von Chancen für Schmitz Cargobull ist aktuell nicht implementiert.

Wesentliche Chancen

Die zunehmend global ausgerichtete Strategie von Schmitz Cargobull bietet weiterhin attraktive Wachstums- und Ertragschancen. Ein wichtiger Baustein in diesem Zusammenhang ist weitere Rollout der sogenannten Value Added Services über alle Vertriebsregionen hinweg sowie die Erschließung von neuen Absatzwegen und Vertriebsgebieten.

Weitere Wachstums- und Ertragschancen bestehen für Schmitz Cargobull in der Erweiterung des Produktportfolios und der Value Added Services. Ein bedeutender Schritt in diesem Zusammenhang ist die Ablösung des Joint Ventures mit De Lage Landen durch den Aufbau einer eigenen Organisation zur Abwicklung der Kundenfinanzierung in Zusammenarbeit mit namenhaften Finanzierungs- und Leasinggesellschaften. Weitere Wachstumschancen resultieren aus der fortschreitenden Digitalisierung im Transportwesen. Das Trailer Telematik -System TrailerConnect wird daher laufend weiterentwickelt und um neue Funktionen erweitert. Der Anteil der mit Telematik-Systemen ausgestatteten Fahrzeuge steigt stetig und auch Schmitz Cargobull liefert standardmäßig seine Kofferfahrzeuge mit seinem Telematiksystem TrailerConnect aus.

Das Thema Elektromobilität für Nutzfahrzeuge hat weiterhin eine große Bedeutung und bietet auch für Schmitz Cargobull neue Chancen durch Produktinnovationen und neuen Produkten an diesem Wachstumsmarkt zu partizipieren. Auch die zunehmenden Forderungen nach ökologischen Transportlösungen bietet noch Chancen. Schmitz Cargobull hat in diesem Zusammenhang bereits das Lang-LKW- Konzept "EcoDuo" entwickelt.

Einschätzung der Gesamtrisiko- und Chancensituation

Das Schmitz Cargobull Risikomanagement- und Frühwarnsystem zeigt Risiken – soweit sinnvoll möglich – quantifiziert als negative Abweichung von der Ergebnisplanung. Wesentliche Risiken ergeben sich aus dem sich abzeichnenden Absatzrückgang aufgrund der aktuellen Konjunkturlage. In Verbindung mit den im Markt vorhandenen hohen Produktionskapazitäten erzeugt dies einen erheblichen Wettbewerbs- und Margendruck.

Insgesamt haben sich die Risiken der Schmitz Cargobull AG gegenüber dem Vorjahr erhöht. Die Analyse der Risikosituation und der damit verbundenen möglichen finanziellen Auswirkung liefert unter Berücksichtigung der Bilanzstruktur keine Anhaltspunkte für Risiken, die den Bestand des Unternehmens substantiell gefährdenden können.

Prognosebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen – die Wirtschaft bricht als Folge der Corona-Pandemie ein, der Staat und die Notenbanken steuern dagegen

Die nachfolgend geschilderte Prognose ist wesentlich von Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das konjunkturelle Umfeld geprägt. Die Institute basieren die Prognose auf einem Einfrieren von Teilen der Wirtschaft über eine Dauer von fünf Wochen von Mitte März bis Mitte April erstreckt. Zum Zeitpunkt der Lageberichtserstellung erscheint diese Annahme zu optimistisch, da sich die Einschränkungen mindestens bis in den Mai erstrecken. Handelskonflikte und Brexit-Unsicherheiten sind aus dem Fokus der Öffentlichkeit gerückt, bleiben aber weiterhin ungelöst. Das Gutachten geht von einer Verlängerung der Übergangsphase in den Handelsbeziehungen zwischen der EU und Großbritannien um zwei Jahre aus, da die beiden Verhandlungspartner in der aktuellen Lage keinen weiteren Stresstest in Form eines unregulierten Brexit riskieren werden.

Für 2020 rechnen die Institute ⁶ mit einem Rückgang des europäischen ⁷ Bruttoinlandsprodukts um 4,2 % und für 2021 mit einer Steigerung um 4,9 % jeweils im Vorjahresvergleich (Deutschland: Rückgang um 4,2 % in 2020 und Wachstum von 5,8 % in 2021; Weltwirtschaft: Rückgang um 2,5 % in 2020 und Wachstum von 5,4 % in 2021).

Für das Jahr 2020 ist eine weitere Abnahme des Welthandels um 7,4 % prognostiziert. Für 2021 rechnen die Institute mit einer Erholung und einem Wachstum des Welthandels um 7,0 %. Die gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Mittelfristprognose Winter 2019/20 berücksichtigt die Effekte der Corona-Pandemie nicht, daher findet sie in dieser Prognose keine Berücksichtigung.

Prognose Schmitz Cargobull



Für das laufende Geschäftsjahr 2020/21 planen wir für den Schmitz Cargobull Konzern bei leicht verringerten Produktionszahlen und deutlich fallenden Auftragseingängen Umsätze von circa 1,7 Mrd. € und einem Jahresfehlbetrag von 1,8 Mio. €. In Ergänzung zu der regulär erstellten Mehrjahresplanung ist aufgrund der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie die Unsicherheit größer geworden und es sind Szenarien erstellt worden, wonach die Gesellschaft im aktuellen Umfeld für das kommende Geschäftsjahr, bei einem Absatzvolumen von 30.000 Einheiten und einem Umsatzvolumen von 1,0 Mrd. €, mit einem negativen Ergebnis von 101 Mio. € rechnet.

Altenberge, den 23. Mai 2020

Andreas Schmitz, Vorsitzender

Michael Grund

Boris Billich

Andreas Busacker

Roland Klement

¹ Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2019/20 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Februar 2020, Seite 8

² Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2020 der führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute, Seite 17

³ Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2019/20 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Februar 2020, Seite 57

⁴ In den im Vorjahr berichteten Marktanteil von 25,1 % floss eine andere Quelle für Fahrzeugzulassungen in der Türkei ein

⁵ Stand März 2020 bedeutet, dass die Patentanmeldungen bis September 2018 berücksichtigt wurden, da die Zahlen jeweils nach 18 Monaten veröffentlicht werden. Die vier größten Wettbewerber sind Krone, Kögl, Lamberet und Chereau.

⁶ Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2020 der führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute, Seite 17

⁷ Hier: Die EU-27 inklusive Großbritannien und Norwegen, Schweiz, Türkei und Russland

Konzernbilanz zum 31. März 2020

Aktiva

	31.03.2020 €	31.03.2019 €
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14.466.981,32	14.242.260,73
2. Firmenwert	0,00	300.294,78
3. Geleistete Anzahlungen	3.722.668,64	922.186,72
	18.189.649,96	15.464.742,23
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	113.474.401,24	105.645.968,11
2. Technische Anlagen und Maschinen	68.583.679,55	71.044.680,84
3. Vermietete Fahrzeuge	18.481.483,63	21.639.230,13
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.762.365,39	13.575.963,69



	31.03.2020 €	31.03.2019 €
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.635.249,25	17.046.924,09
	232.937.179,06	228.952.766,86
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.888.868,05	345.829,77
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1,00	366.274,50
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	72.386.221,94	67.947.885,40
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	6.661.982,75	5.024.827,99
5. Sonstige Ausleihungen	149.154,26	158.908,56
	81.086.228,00	73.843.726,22
	332.213.057,02	318.261.235,31
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	62.328.607,69	72.519.079,50
2. Unfertige Erzeugnisse	32.095.770,82	36.227.655,45
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	143.422.636,42	177.971.705,88
4. Geleistete Anzahlungen	2.293.106,96	778.427,05
	240.140.121,89	287.496.867,88
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	114.693.685,51	160.034.859,11
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.257.597,09	1.095.040,06
3. Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	8.879.824,37	14.052.051,75
4. Sonstige Vermögensgegenstände	44.617.889,39	29.224.725,23
	171.448.996,36	204.406.676,15
III. Sonstige Wertpapiere	8.908.500,00	29.626.599,38
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	260.239.278,04	266.419.629,83
	680.736.896,29	787.949.773,24
C. Rechnungsabgrenzungsposten	5.966.617,23	6.008.746,90
D. Aktive latente Steuern	3.128.739,07	3.115.290,80
	1.022.045.309,61	1.115.335.046,25
Passiva		
	31.03.2020 €	31.03.2019 €



	31.03.2020 €	31.03.2019 €
A. Eigenkapital		
I. Grundkapital	40.903.532,00	40.903.532,00
II. Kapitalrücklage	18.150.861,78	18.150.861,78
III. Erwirtschaftetes Kapital	538.190.088,81	547.867.566,41
IV. Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung	674.951,36	2.546.185,99
	597.919.433,95	609.468.146,18
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	542.853,86	620.260,16
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	61.243.510,73	54.355.092,02
2. Steuerrückstellungen	12.769.725,63	18.073.257,69
3. Sonstige Rückstellungen	128.640.517,57	147.425.467,31
	202.653.753,93	219.853.817,02
D. Verbindlichkeiten		
1. Einlagen stiller Gesellschafter	6.638.105,84	6.232.821,84
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.653.027,46	13.003.445,59
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	23.303.606,44	34.037.836,71
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	133.479.991,55	190.446.379,08
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.483.659,46	4.000.006,96
6. Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	4.218.490,93	1.629.051,59
7. Sonstige Verbindlichkeiten	23.769.538,44	24.059.233,79
	206.546.420,12	273.408.775,56
E. Rechnungsabgrenzungsposten	14.382.847,75	11.984.047,33
	1.022.045.309,61	1.115.335.046,25

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. April 2019 bis 31. März 2020

	2019/2020 €	2018/2019 €
1. Umsatzerlöse	1.868.277.298,63	2.288.484.658,66
2. Verminderung/Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	-29.476.555,81	28.215.918,78
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.341.717,04	7.520.214,21



	2019/2020 €	2018/2019 €
4. Sonstige betriebliche Erträge	29.902.353,08	19.344.259,43
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.232.293.304,26	1.568.503.900,50
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	108.577.966,62	163.170.887,97
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	255.670.969,48	262.515.766,45
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	55.728.161,53	54.226.928,41
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	37.879.732,13	35.812.121,79
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	169.709.365,59	172.789.899,86
9. Erträge aus der Beteiligung an assoziierten Unternehmen	5.775.386,47	7.371.216,06
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00	11.285,11
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.679.615,60	625.200,50
12. Aufwand aus Verlustübernahme	55.577,25	22.695,89
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	2.607.430,36	151.614,79
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.465.223,69	3.357.534,96
	3.326.770,77	4.475.856,03
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4.121.537,96	30.251.342,95
16. Ergebnis nach Steuern	11.390.546,14	60.770.059,18
17. Sonstige Steuern	1.843.363,70	1.503.820,76
18. Konzernjahresüberschuss	9.547.182,44	59.266.238,42

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2019/2020

Aufstellungsgrundsätze

Die Schmitz Cargobull Aktiengesellschaft, Altenberge, ist beim Registergericht Steinfurt unter der Handelsregisternummer HRB Nr. 3009 registriert.

Der Konzernabschluss gründet sich auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren (§ 275 Abs. 2 HGB) aufgestellt.

Im Interesse einer besseren Klarheit und Übersichtlichkeit wurden die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Vermerke ebenso wie Vermerke, die wahlweise in Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang anzubringen sind, grundsätzlich im Anhang aufgeführt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde gemäß § 298 i.V.m. § 275 Abs. 2 HGB nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt und um konzernspezifische Posten ergänzt.

Konsolidierungsgrundsätze

Neben dem Mutterunternehmen werden alle in- und ausländischen Tochtergesellschaften, bei denen der Muttergesellschaft direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte zusteht, mit dreizehn Ausnahmen im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen. Diese auf Grund von § 296 Abs. 2 HGB nicht einbezogenen Gesellschaften - auch nicht at equity - sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

Konzernstichtag

Sämtliche im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogenen Gesellschaften haben ihren Abschlussstichtag zum 31. März 2020 bzw. es wird ein Zwischenabschluss auf den Konzernabschlussstichtag erstellt. Für die nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen werden die Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2019 im Konzernabschluss verarbeitet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den direkt oder indirekt gehaltenen Anteilsbesitz.

	Anteil
Inland	
Schmitz Cargobull AG, Altenberge	100
Schmitz GmbH, Altenberge	100
Cargobull Trailer Store GmbH, Altenberge	100
Schmitz Cargobull Mecklenburg GmbH & Co. KG, Toddin	100
Schmitz Cargobull Mecklenburg Verwaltungs-GmbH, Toddin	100
Schmitz Cargobull Van Bodies GmbH & Co. KG, Berlin	100
Schmitz Cargobull Van Bodies Geschäftsführungs-GmbH, Horstmar	100
Cargobull Parts & Services GmbH, Altenberge	100
Cargobull Customer Center GmbH, Altenberge	100
Cargobull Telematics GmbH, Münster	100
Schmitz Cargobull Gotha GmbH, Gotha	100
TSE Trailer-System-Engineering GmbH & Co. KG, Ratshausen	100
TSE Geschäftsführungs-GmbH, Ratshausen	100
Cargobull Cool GmbH & Co. KG, Vreden	100
Cargobull Cool Verwaltungs GmbH, Vreden	100
SCB Holding GmbH & Co. KG, Horstmar	100
SCB Holding Verwaltungs-GmbH, Horstmar	100
Cargobull Logistik und Service GmbH, Horstmar	100
KUBIKx, Münster	100
Dispachy GmbH ^{*)}	100
Schmitz Cargobull Overseas GmbH, Altenberge	100
SCB Finance Deutschland GmbH, Horstmar	100
Cargobull Insurance Broker GmbH ^{*)}	100



	Anteil
Truck IN Europe UG, Berlin *)	100
Alte Sternwarte Service GmbH, Gotha *)	100
Schmitz Cargobull Mitarbeiterbeteiligungs-GmbH, Horstmar *)	100
Ausland	
Schmitz Cargobull (UK) Ltd., Warrington/Großbritannien	100
Schmitz Cargobull Ireland Ltd., Dublin/Irland **)	100
Schmitz Cargobull Nederland B.V., Zevenbergen/Niederlande	100
Schmitz Cargobull Belgium BVBA, Gent/Belgien	100
Schmitz Cargobull Sverige AB, Helsingborg/Schweden	100
Schmitz Cargobull Danmark A/S, Padborg/Dänemark	100
Schmitz Cargobull Norge AS, Jessheim/Norwegen	100
Schmitz Cargobull Island ehf., Reykjavik/Island	100
Schmitz Cargobull Austria Ges.m.b.H, Wals-Siezenheim/Österreich	100
Schmitz Cargobull Ibérica SA, Figueruelas/Spanien	100
Schmitz Cargobull France S.a.r.L., Saint Priest/Frankreich	100
Trailer Engineering AG, Kappel/Schweiz	100
Cargobull (Schweiz) AG, Kappel/Schweiz	100
Schmitz Cargobull Baltic UAB, Panevezys/Litauen	100
Schmitz Cargobull Magyarorszag Kft., Bicske/Ungarn	100
Schmitz Cargobull Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien ***)	100
Schmitz Cargobull Hellas AE, Mandra/Griechenland	100
Schmitz Cargobull Portugal Unipessoal Lda, Rio Maior/Portugal	100
Schmitz Cargobull Kroatien d.o.o., Zagreb-Sesvete/Kroatien	100
Schmitz Cargobull Italien S.R.L., Sommacampagna (VR)/Italien	100
Schmitz Cargobull Rumänien SRL, Bukarest/Rumänien	100
Schmitz Cargobull Moldau SRL, Chisinau/Moldau ***)	100
Schmitz Cargobull doo., Muta/Slowenien	100
Ausland 1/2	
Schmitz Cargobull doo., Ilidza (Sarajevo)/Bosnien Herzegovina ***)	100
Schmitz Cargobull doo., Belgrad/Serbien	100
Schmitz Cargobull Russland OOO, Moskau/Russland ***)	100



	Anteil
Schmitz Cargobull Macedonia DOOEL, Skopje/Mazedonien ***)	100
Schmitz Cargobull Bel IOOO, Minsk/Weissrussland ***)	100
TOO Weststar of Kazakhstan, Aktau/Kasachstan *)	100
Schmitz Cargobull PTY LTD, Wheelers Hill/Australien	100
Schmitz Cargobull Ukraine GmbH, Kiew/Ukraine ***)	100
Schmitz Cargobull Eesti OÜ, Rae vald, Jüri/Estland	100
SIA Schmitz Cargobull Latvija, Riga/Lettland	100
Schmitz Cargobull Lietuva UAB; Vilnius/Litauen *)	100
Schmitz Cargobull Suomi OY, Vantaa/Finnland	100
Schmitz Cargobull Shanghai Co. Ltd., Shanghai/China *)	100
Schmitz Cargobull Middle East FZE, Dubai/Vereinigte arabische Emirate *)	100
Schmitz Cargobull Treyler Sanayi ve Ticaret Limited Sirketi, Erenler/Türkei	100
Schmitz Cargobull Michalovce s.r.o./Slowakei *)	100
Cargobull Finance SRL, Romania, Bukarest/Rumänien *)	100
Cargobull Fiance Penzügyi Szolog. Kft., Hungary, Bicske/Ungarn *)	100
Cargobull Finance Polska SP z o.o., Ozarow Mazowiecki/Polen *)	100
Assoziierte Unternehmen	
GRW Holdings Proprietary Limited, Worcester/Südafrika	33,3
Cargobull Finance Holding B.V., Eindhoven/Niederlande	49

*) nicht in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen

**) erstmalig in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen

***) für den Konzernabschluss wird ein Zwischenabschluss erstellt

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Neubewertungsmethode. Die in den Jahren vor Einführung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes durchgeführte Kapitalkonsolidierung nach der Buchwertmethode durch Verrechnung des Beteiligungsansatzes beim Mutterunternehmen mit dem anteiligen Eigenkapital des konsolidierten Tochterunternehmens im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung wurde unverändert fortgeführt. Ein sich dabei ergebender aktiverischer Unterschiedsbetrag wurde zunächst den Vermögensgegenständen des Tochterunternehmens zugeschrieben. Ein danach verbleibender Betrag wurde als Firmenwert ausgewiesen oder mit den Rücklagen verrechnet.

Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wurde entsprechend seinem Charakter entweder den Rückstellungen oder dem Eigenkapital zugeordnet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt auf den Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung der Tochtergesellschaft in den Konzernabschluss oder zum Zeitpunkt des Erwerbs der Anteile.

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sind nach der Equity-Methode unter Anwendung der Buchwertmethode gemäß § 312 Abs. 1 Nr. 1 HGB bilanziert. Darin enthalten ist ein Geschäfts- und Firmenwert TEUR 1.567 (Vorjahr TEUR 2.089) der insgesamt über 5 Jahre linear abgeschrieben wird.

Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den einbezogenen Gesellschaften wurden gegeneinander aufgerechnet.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen zwischen einbezogenen Gesellschaften ohne assoziierte Unternehmen sind eliminiert. Latente Steuern aus der Konsolidierung sind mit dem durchschnittlichen Steuersatz des Konzerns berücksichtigt.



Währungsumrechnung

In den Einzelabschlüssen werden Forderungen und Verbindlichkeiten, die auf fremde Währungen lauten, mit dem Kurs zum Zeitpunkt der Rechnungsstellung bewertet. Verluste bzw. Gewinne aus Kursänderungen wurden durch Neubewertungen am Bilanzstichtag berücksichtigt.

Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten in Fremdwährung werden zum Devisenkassamittelkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

Die Umrechnung der in Fremdwährung aufgestellten Einzelabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode.

Umrechnungsgewinne und -verluste aus der Konsolidierung der Verbindlichkeiten und Forderungen werden ergebniswirksam erfasst.

Die Kursgewinne und -verluste aus der historischen Umrechnung des Eigenkapitals ausländischer Tochtergesellschaften sind erfolgsneutral im "Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung" erfasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzierung und Bewertung im Schmitz Cargobull-Konzern erfolgte nach den für Kapitalgesellschaften geltenden Bewertungsvorschriften.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden gegenüber dem Vorjahr unverändert beibehalten.

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten aktiviert und über drei Jahre linear abgeschrieben. Die Anschaffungskosten für die Lizenz und die Einrichtung des SAP R/3-Systems und für erworbene Kundenstammdaten werden planmäßig über fünf Jahre abgeschrieben. Erworbene Vertriebsrechte werden planmäßig über sieben Jahre abgeschrieben.

Der aus der Kapitalkonsolidierung entstandene Geschäfts- und Firmenwert wird über eine Restnutzungsdauer von 4 bzw. 5 Jahren linear abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, bei abnutzbaren Gegenständen vermindert um planmäßige Abschreibungen. Den Abschreibungen auf Gebäude und Grundstückseinrichtungen ist eine Nutzungsdauer bis zu 50 Jahren zugrunde gelegt. Die Nutzungsdauer beträgt bei technischen Anlagen und Maschinen vier bis zehn Jahre, bei anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen zwei bis zehn Jahre. Vermietete Fahrzeuge werden über eine Nutzungsdauer von drei bis sechs Jahren abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten EUR 250 aber nicht EUR 1.000 übersteigen, werden in einem Sammelposten über 5 Jahre abgeschrieben. Bei Anschaffungskosten bis EUR 250 erfolgt eine Vollabschreibung im Zugangsjahr.

Die geleisteten Anzahlungen werden mit dem Nennwert angesetzt.

Die Finanzanlagen sind, mit Ausnahme der Anteile an assoziierten Unternehmen, grundsätzlich zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls nach Abzug von Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, angesetzt. Die Bilanzierung erfolgte nach entsprechendem lokalem Recht der Gesellschaften.

Es bestehen Rückdeckungsversicherungsansprüche zur Insolvenzsicherung von Zeitguthaben von Mitarbeitern in Höhe von T€ 6.662 (Vorjahr T€ 5.025). Die Bewertung erfolgt zu Anschaffungskosten gem. § 253 Abs. I HGB. Es handelt sich nicht um Deckungsvermögen im Sinne des § 246 Abs. II S.2 HGB, da es sich bei den Zeitguthaben um keine Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbar langfristig fällige Verpflichtungen handelt. Die Rückstellung für das zu sichernde Zeitguthaben beträgt zum 31. März 2020 T€ 4.884 (Vorjahr T€ 5.640). Der Aktivwert der Rückdeckungsversicherungen beträgt auf Basis der Mitteilung des Versicherers zum Bilanzstichtag T€ 6.662 (Vorjahr T€ 5.025).

Die Vorräte werden zu den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips bewertet. Von in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen bezogene Vorräte werden im Rahmen der Zwischenergebniseliminierung zu Konzern-Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten der fertigen und unfertigen Erzeugnisse beinhalten die direkt zurechenbaren Material- und Fertigungskosten sowie angemessene Gemeinkostenzuschläge.

Die Bewertung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände erfolgt zum Nennbetrag. Erkennbare Risiken werden durch Einzelwertberichtigungen, das allgemeine Kreditrisiko durch eine Pauschalwertberichtigung berücksichtigt. Unverzinsliche längerfristige Forderungen werden auf den Barwert abgezinst.

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Zeitwert angesetzt.

Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten sind mit den Nominalwerten bewertet.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, soweit dieser Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach dem Stichtag darstellen. Der Abgrenzungsposten wurde zeitanteilig ermittelt.

Aktive und passive latente Steuern, die sich aufgrund unterschiedlicher Wertansätze in den Handels- und Steuerbilanzen der einbezogenen Unternehmen unter Anwendung der unternehmensspezifischen Steuersätze ergeben, werden verrechnet. Passivische Überhänge werden angesetzt. Für die aktivischen Überhänge wird vom Wahlrecht des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht. Latente Steuern auf Verlustvorträge werden nicht angesetzt.

Aus Konsolidierungsmaßnahmen resultierende latente Steuern nach § 306 HGB werden nach Verrechnung angesetzt.



Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) wird zum Nennwert bilanziert.

Erhaltene Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen aus Fördermitteln der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Thüringen sind passivisch in einem gesonderten Sonderposten ausgewiesen. Die Anschaffungskosten der entsprechenden Aktiva werden weiterhin ungekürzt abgeschrieben. In Höhe der Mehrabschreibungen erfolgt die Auflösung dieses Sonderpostens.

Die Pensionsverpflichtungen wurden zum Barwert nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) unter Zugrundelegung eines Zinsfußes von 2,60 % sowie eines Rententrends von 5,34 % alle drei Jahre und einer Fluktuation mit Faktor 1,42 ermittelt. Es wurden die Richttafeln 2018G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Aus der Verwendung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen zehn Jahre zur Bewertung der Pensionsrückstellungen resultiert ein Differenzbetrag von TEUR 9.777 (Vorjahr TEUR 10.259).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit sind nach Maßgabe des Blockmodells gebildet. Die Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit erfolgt unter Zugrundelegung eines Rechnungszinssatzes von 1,88 % p.a. und unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck nach versicherungsmathematischen Grundsätzen. Bei der Ermittlung wurde ein Gehaltstrend von 2,50 % p.a. zugrunde gelegt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit sind für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene und zukünftige potenzielle Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft. Die Rückstellungen für Altersteilzeit werden mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Deckungsvermögen gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB verrechnet.

Die Bewertung der Rückstellung für Jubiläumsverpflichtungen erfolgt auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der "Projected Unit Credit" Methode unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck. Die Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen sind pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst. Es wird eine durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren unterstellt (§ 253 Abs. 2 Satz 2 HGB). Danach ergibt sich ein Zinssatz von 1,88 %.

Die übrigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß der Regelung des § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

Der Ansatz der Verbindlichkeiten erfolgt unter Berücksichtigung des Imparitätsprinzips zum Erfüllungsbetrag.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten sind Einzahlungen vor dem Abschlussstichtag angesetzt, soweit sie Ertrag für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

Bilanzerläuterungen

Anlagevermögen

Die Entwicklung der Anschaffungskosten und der kumulierten Abschreibungen je Anlageposten sind im Anlagengitter (Anlage 1 zum Anhang) dargestellt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen assoziierte und verbundene Unternehmen resultieren wie im Vorjahr in voller Höhe aus Lieferungen und Leistungen.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögensgegenständen haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr:

	31.3.2020 TEUR	31.3.2019 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.334	6.600
Sonstige Vermögensgegenstände	69	225

Bei den längerfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen handelt es sich wie im Vorjahr um Finanzierungskaufverträge für Fahrzeuglieferungen. Die längerfristigen sonstigen Vermögensgegenstände betreffen Kauttionen.

Aktive latente Steuern

In den Einzelabschlüssen der einbezogenen Unternehmen wurden passive latente Steuern auf nur steuerlich zulässige Abschreibungen mit aktiven latenten Steuern auf die handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätze der Pensionsrückstellungen und der sonstigen Rückstellungen verrechnet. Für die aktivischen Überhänge wurde vom Wahlrecht des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht. Latente Steuern auf Verlustvorträge wurden nicht angesetzt.

Die latenten Steuern aufgrund von Konsolidierungen gemäß § 306 HGB ergeben sich mit TEUR 3.129 (Vorjahr TEUR 3.115) im Wesentlichen aus der Eliminierung der Zwischenergebnisse bei den Vorräten und bei den vermieteten Fahrzeugen zu den Bilanzstichtagen. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist erfolgswirksam mit den Steuern vom Einkommen und Ertrag verrechnet worden. Es wurde ein Steuersatz von 30 % zugrunde gelegt.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) der Schmitz Cargobull AG beträgt EUR 40.903.532,00. Es ist in 40.903.532 nennwertlose Stückaktien aufgeteilt.

Das erwirtschaftete Kapital hat sich im Geschäftsjahr 2019/2020 wie folgt entwickelt:

	TEUR
Stand am 1. April 2019	547.868
Gezahlte Dividenden	-19.225
Konzerngewinn	9.547
Stand am 31. März 2020	538.190

Die verrechneten aktivischen Unterschiedsbeträge betragen zum Stichtag insgesamt TEUR 12.409.

Rückstellungen

	31.3.2020 TEUR	31.3.2019 TEUR
Rückstellungen für Pensionen	61.243	54.355
Steuerrückstellungen	12.770	18.073
Sonstige Rückstellungen	128.641	147.426
	202.654	219.854

Bei den Pensionsrückstellungen für Leistungszusagen und den sonstigen Rückstellungen sind **Verrechnungen mit Deckungsvermögen** gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB vorgenommen, die sich wie folgt zusammensetzen:

	Verrechnete Vermögensgegenstände (Deckungsvermögen)	
	Rückdeckungsversicherung TEUR	Altersteilzeitguthaben TEUR
Historische Anschaffungskosten	5.642	2.400
Beizulegender Wert	5.998	2.814
Erträge aus dem Deckungsvermögen	47	28
	Verrechnete Verpflichtungen	
	Leistungszusagen (Pensionen) TEUR	Altersteilzeit TEUR
Erfüllungsbetrag	62.844	9.493
Aufwendungen in Form von Zinszuführungen zu den Rückstellungen	1.710	188

Die Erträge aus dem Deckungsvermögen (T€ 47) wurden mit den Zinszuführungen (T€ 1.710) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB saldiert. Der sich ergebende Saldo von T€ 1.663 (Vorjahr T€ 1.713) wird im Finanzergebnis unter dem Posten "Zinsen und ähnliche Aufwendungen" ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten:

	31.3.2020 TEUR	31.3.2019 TEUR
Personalverpflichtungen	63.786	77.751
Full-Service-Verträge	23.206	21.414



	31.3.2020	31.3.2019
	TEUR	TEUR
Gewährleistungen	15.721	19.967
Ausstehende Eingangsrechnung	9.161	13.239
Drohverlustrückstellung	2.578	4.011
Rückkaufverpflichtungen	6.877	3.674
Übrige	7.312	7.370
	128.641	147.426

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten weisen zu den jeweiligen Bilanzstichtagen folgende Restlaufzeiten aus:

	31.3.2020			31.3.2019		
	< 1 Jahr	>1 Jahr	>5 Jahre	< 1 Jahr	>1 Jahr	>5 Jahre
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Einlagen stiller Gesellschafter	2,9	3,8	0,0	3,2	3,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,8	4,8	0,0	2,3	10,7	0,0
Erhaltene Anzahlungen	23,3	0,0	0,0	33,7	0,3	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	133,5	0,0	0,0	190,5	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4,5	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	4,2	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	23,8	0,0	0,0	24,1	0,0	0,0
	198,0	8,6	0,0	259,4	14,0	0,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in voller Höhe durch Grundschulden gesichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen resultieren wie im Vorjahr in voller Höhe aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verbindlichkeiten aus Steuern und im Rahmen der sozialen Sicherheit sind wie folgt:

	31.3.2020	31.3.2019
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten		
aus Steuern	15.021	17.776
im Rahmen der sozialen Sicherheit	991	936

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zu den Bilanzstichtagen bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

	31.3.2020 TEUR	31.3.2019 TEUR
Verbindlichkeiten aus		
Bürgschaften	220	696
Gewährleistungen	968	9.891
	1.188	10.587

Bei den Bürgschaften handelt es sich im Wesentlichen um Miet-, Zoll-, und Anzahlungsbürgschaften. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet. Die Gewährleistungsverpflichtungen resultieren aus Zahlungsgarantien für Fahrzeuge, die beim Verkauf an Kunden durch Leasinggesellschaften finanziert wurden. Aufgrund der Vermarktungssituation wird das Verlustrisiko aus der Verwertung der Fahrzeugrückläufer zurzeit als gering eingeschätzt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus Leasing- und Mietverträgen im industrietüblichen Rahmen, die für die Beurteilung der Finanzlage von untergeordneter Bedeutung sind.

Eine Aufstellung der bestehenden derivativen Sicherungen im Zins- und Währungsbereich und ihrer Marktwerte kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Art des Geschäftes	Volumen		Marktwert	
	GBP	EUR	EUR	
FX-Hedging				
	Devisentermingeschäfte	6.305.000,00	7.112.800,79	126.433,28
		SEK	EUR	
		9.000.000,00	813.647,58	31.289,43
Zinsderivate				
Währung		Volumen EUR	Marktwert	
EUR		15.000.000,00	-190.904,84	

Soweit sich aus einem Sicherungsgeschäft ein Verpflichtungsüberhang zum Stichtag ergibt, werden Rückstellungen für drohende Verluste gebildet. Zum 31. März 2020 waren Rückstellungen in Höhe von TEUR 191 (Vorjahr TEUR 305) für bestehende Zinssicherungsgeschäfte und in Höhe von TEUR 2 (Vorjahr TEUR 362) für Währungssicherungsgeschäfte zu bilden.

Die Ermittlung der Marktwerte erfolgte durch die depotführenden Kreditinstitute. Grundlage für die aktuellen Marktwerte ist die mark-to-market Bewertung.

Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt:

–nach Produktlinien

	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Satteltkoffer	823.066	963.177
Curtainside	510.931	760.590
Value Added Services	295.165	296.334
Sattelkipper	164.974	180.811
Truck Bodies	69.980	85.316
Sonstiges	4.161	2.257
	1.868.277	2.288.485

–nach geographischen Märkten

	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Westeuropa	544.410	693.719
SüdWestEuropa	300.037	352.936
Zentraleuropa	288.976	375.315
NordOstEuropa	230.287	296.776
NordWestEuropa	178.624	164.823
Key Account	159.693	234.909
Osteuropa	137.497	144.180
Overseas	28.753	25.827
	1.868.277	2.288.485

Sonstige betriebliche Erträge

	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Erträge aus der Währungsumrechnung	12.892	8.013
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9.859	4.568
Erträge aus dem Eingang ausgebuchter Forderungen und Auflösung von Wertberichtigungen	1.435	1.306
Buchgewinne aus Anlagenabgängen	3.435	1.154
Erträge aus der Anpassung an die Betriebsprüfung	55	451
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	77	81
Laufende betriebliche Erträge	2.149	3.771
	29.902	19.344

Personalaufwand

Der Personalaufwand enthält:

	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Löhne und Gehälter	255.671	262.516
Soziale Abgaben	47.960	47.338
Aufwendungen für Altersversorgung	7.768	6.889
	311.399	316.743

Im Personalaufwand sind periodenfremde Aufwendungen aus der Umstellung auf die neuen Heubeck-Richttafeln (RT 2018G) bei der Rückstellungsbewertung in Höhe von TEUR 400 enthalten.

Mitarbeiter (durchschnittliche Anzahl)	2019/2020	2018/2019
- gewerbliche Arbeitnehmer	3.152	3.029
- Angestellte	1.848	1.825
	5.000	4.854

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Wertberichtigungen zu Forderungen	2.844	1.268
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	13.119	11.415
Verluste Anlagenabgänge	883	826
Laufende betriebliche Aufwendungen	152.863	159.280
	169.709	172.789

Die laufenden betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Ausgangsfrachten in Höhe von TEUR 32.436 (Vorjahr: 31.978), Aufwendungen für Wartungen, Instandhaltungen und Reparaturen in Höhe von TEUR 20.393 (Vorjahr: TEUR 21.479) und Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten in Höhe von TEUR 19.924 (Vorjahr: TEUR 20.499).

Die Zinsaufwendungen beinhalten Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 2.202 (Vorjahr: TEUR 2.296).

Steuern vom Einkommen und Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen wie im Vorjahr in voller Höhe das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind latente Steuererträge in Höhe von TEUR 13 (Vorjahr: TEUR 392) und Aufwendungen für Vorperioden in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 1.315) enthalten.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Ereignisse eingetreten, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage hatten.

Organe

Mitglieder des Vorstands waren im Geschäftsjahr 2019/2020:



Herr Andreas Schmitz, Münster, MBA

Herr Roland Klement, Wielenbach-Haunshofen, Diplom-Ingenieur (FH)

Herr Andreas Busacker, Münster, Diplom-Wirtschaftsingenieur

Herr Boris Billich, Düsseldorf, Diplom-Betriebswirt

Herr Michael Grund, Düsseldorf, Diplom Wirtschaftsingenieur

Die Summe der Gesamtbezüge der im Geschäftsjahr 2019/20 aktiven Mitglieder des Vorstands nach § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB beträgt TEUR 3.260 (Vorjahr T€ 3.254). Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und deren Hinterbliebene sind zum 31. März 2020 TEUR 20.144 (Vorjahr TEUR 18.733) für Pensionen zurückgestellt. Ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung haben im Geschäftsjahr insgesamt Bezüge von TEUR 1.206 (Vorjahr TEUR 2.947) erhalten.

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2019/20 folgende Mitglieder an:

Prof. Dr. Jürgen Kluge	Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB [*] , Düsseldorf
	Unternehmensberater (bis 24.09.2019)
Dirk Hoffmann	Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB [*] , Kitzbühel
	Geschäftsführer der EWT Truck & Trailer GmbH & Co. KG, Kitzbühel (ab 24.09.2019)
Heinz Pfeffer	1. Bevollmächtigter der IG Metall Rheine, Rheine
	1. stv. Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB [*]
Robin J. Stalker	2. stv. Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB [*] , Oberreichenbach
	Aufsichtsrat Commerzbank AG, Frankfurt
	Aufsichtsrat Schäffler AG, Herzogenaurach
Volker Flatau	Vertreter Ltd. Angestellter SCB [*] , Münster
	Geschäftsbereichsleiter Pritschenfahrzeuge
Wolfgang Fritsch-Albert	Vorstandsvorsitzender der Westfalen AG, Münster
	(bis 24.09.2019)
Hans-Joachim Hebing	1. Bevollmächtigter der IG Metall Bocholt, Bocholt
	Geschäftsführer der IG Metall Bocholt (bis 24.09.2019)
Pietro Bazzoli	1. Bevollmächtigter der IG Metall Bocholt, Bocholt
	(ab 24.09.2019)
Thomas Meißner	Betriebsratsvorsitzender Cargobull Parts & Services GmbH, Münster
	Sachbearbeiter Ersatzteilvertrieb
Thomas Schwier	Betriebsratsvorsitzender SCB [*] Altenberge/Horstmar, Laer
	freigestellter Betriebsratsvorsitzender
Peter Schmitz	Berater, Altenberge (bis 24.09.2019)
Yvone Seggewiß	Betriebsrätin SCB [*] , Vreden
	Technische Zeichnerin (bis 24.09.2019)



Manuel Terhürne	Betriebsratsvorsitzender SCB * Vreden, Stadtlohn freigestellter Betriebsratsvorsitzender (ab 24.09.2019)
Dietrich Zaps	Dipl. Wirtsch.-Ing. Automotive Consultant, Münster (bis 24.09.2019)
Astrid Hamker	Geschäftsführende Gesellschafterin der Piepenbrock Unternehmensgruppe, Osnabrück Aufsichtsrat Drägerwerk AG, Lübeck (ab 24.09.2019)
Dr. Hans Moormann	Geschäftsführender Gesellschafter und Vorsitzender der Geschäftsführung der Jöst Gruppe, Dülmen (ab 24.09.2019)
Prof. Dr. Harald Ludanek	Mitglied im Innovationscircle der SCB * AG, Altenberge (ab 24.09.2019)
Dr. Detlev Ruland	Mitglied des Digital Advisory Boards von KUBIKx, Münster (ab 24.09.2019)

* SCB = Schmitz Cargobull

Die Summe der Gesamtbezüge der im Geschäftsjahr 2019/20 aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 285 Nr. 9a HGB beträgt TEUR 469.

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB schlüsselt sich wie folgt auf (in TEUR):

- Abschlussprüfungsleistungen 196
- Steuerberatungsleistungen 415
- sonstige Leistungen 262

Die Dr. Heinz Schmitz -Vermögensverwaltungs GmbH & Co. KG, die Peter Schmitz GmbH & Co. KG sowie die Bernd Hoffmann GmbH & Co. KG, alle Altenberge, sind jeweils zu mehr als 25 % an der Gesellschaft beteiligt.

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn des Mutterunternehmens in Höhe von TEUR 381.703 auf neue Rechnung vorzutragen.

Gemäß § 264b HGB sind folgende Tochtergesellschaften von der Pflicht zur Offenlegung befreit:

- Schmitz Cargobull Van Bodies GmbH & Co. KG, Berlin
- Schmitz Cargobull Mecklenburg GmbH & Co. KG, Toddin
- TSE Trailer System Engineering GmbH & Co. KG, Ratshausen
- Cargobull Cool GmbH & Co. KG, Vreden
- SCB Holding GmbH & Co. KG, Horstmar

Gemäß § 264 Abs. 3 HGB sind folgende Tochtergesellschaften von der Pflicht zur Offenlegung befreit:

- Schmitz Cargobull Gotha GmbH, Gotha

- Cargobull Trailer Store GmbH, Horstmar
- Cargobull Parts & Services GmbH, Altenberge

Altenberge, den 23. Juni 2020

Andreas Schmitz, Vorsitzender

Boris Billich

Andreas Busacker

Roland Klement

Michael Grund

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2019/20

	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		Zugang €
	01.04.2019 €	Währungsdifferenzen €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	52.602.844,17	-6.906,30	4.291.663,78
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	29.904.863,86	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen	923.906,32	0,00	3.482.292,80
	83.431.614,35	-6.906,30	7.773.956,58
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	204.891.113,04	-17.298,61	6.210.020,86
2. Technische Anlagen und Maschinen	252.509.591,71	-123.240,26	9.567.336,18
3. Vermietete Fahrzeuge	34.130.504,95	-116.755,35	8.375.711,87
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47.283.252,92	-216.393,44	6.355.483,27
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.046.924,09	-8.018,49	13.316.807,07
	555.861.386,71	-481.706,15	43.825.359,25
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.096.828,77	663,00	1.555.063,56
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	366.274,50	20.623,49	0,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	67.947.885,40	0,00	5.775.535,37



	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		
	01.04.2019	Währungsdifferenzen	Zugang
	€	€	€
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	5.024.827,99	0,00	1.637.154,76
5. Sonstige Ausleihungen	160.442,46	4.784,08	0,00
	74.596.259,12	26.070,57	8.967.753,69
	713.889.260,18	-462.541,88	60.567.069,52
	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		
	Umbuchung	Abgänge	31.03.2020
	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	747.203,07	195.738,14	57.439.066,58
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	0,00	0,00	29.904.863,86
3. Geleistete Anzahlungen	-679.231,80	2.579,08	3.724.388,24
	67.971,27	198.317,22	91.068.318,68
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	7.847.252,01	252.522,90	218.678.564,40
2. Technische Anlagen und Maschinen	4.452.540,26	20.042.912,93	246.363.314,96
3. Vermietete Fahrzeuge	0,00	12.750.559,64	29.638.901,83
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	352.499,84	3.253.002,27	50.521.840,32
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-12.720.263,38	200,04	17.635.249,25
	-67.971,27	36.299.197,78	562.837.870,76
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	12.688,28	2.639.867,05
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	386.896,99	1,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	0,00	0,00	73.723.420,77
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	6.661.982,75
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	14.538,38	150.688,16
	0,00	414.123,65	83.175.959,73
	0,00	36.911.638,65	737.082.149,17



	kumulierte Abschreibungen				31.03.2020 €
	01.04.2019 €	Währungsdifferenzen €	Zugänge €	Abgänge €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	38.360.583,44	-9.078,84	4.821.053,40	200.472,74	42.972.085,26
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	29.604.569,08	0,00	300.294,78	0,00	29.904.863,86
3. Geleistete Anzahlungen	1.719,60	0,00	0,00	0,00	1.719,60
	67.966.872,12	-9.078,84	5.121.348,18	200.472,74	72.878.668,72
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	99.245.144,93	-6.733,40	6.189.145,48	223.393,85	105.204.163,16
2. Technische Anlagen und Maschinen	181.464.910,87	-52.462,14	16.143.793,88	19.776.607,20	177.779.635,41
3. Vermietete Fahrzeuge	12.491.274,82	-49.622,94	5.667.635,13	6.951.868,81	11.157.418,20
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	33.707.289,23	-106.063,07	4.757.809,46	2.599.560,69	35.759.474,93
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	326.908.619,85	-214.881,55	32.758.383,95	29.551.430,55	329.900.691,70
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	750.999,00	0,00	0,00	0,00	750.999,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	0,00	0,00	1.337.198,83	0,00	1.337.198,83
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	1.533,90	0,00	0,00	0,00	1.533,90
	752.532,90	0,00	1.337.198,83	0,00	2.089.731,73
	395.628.024,87	-223.960,39	39.216.930,96	29.751.903,29	404.869.092,15
				Nettobuchwerte	
				31.03.2020	31.03.2019
				€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten				14.466.981,32	14.242.260,73
2. Geschäfts- oder Firmenwerte				0,00	300.294,78



	Nettobuchwerte	
	31.03.2020 €	31.03.2019 €
3. Geleistete Anzahlungen	3.722.668,64	922.186,72
	18.189.649,96	15.464.742,23
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	113.474.401,24	105.645.968,11
2. Technische Anlagen und Maschinen	68.583.679,55	71.044.680,84
3. Vermietete Fahrzeuge	18.481.483,63	21.639.230,13
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.762.365,39	13.575.963,69
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.635.249,25	17.046.924,09
	232.937.179,06	228.952.766,86
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.888.868,05	345.829,77
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1,00	366.274,50
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	72.386.221,94	67.947.885,40
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	6.661.982,75	5.024.827,99
5. Sonstige Ausleihungen	149.154,26	158.908,56
	81.086.228,00	73.843.726,22
	332.213.057,02	318.261.235,31

Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. April 2019 bis 31. März 2020

	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	9.547	59.266
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	33.442	28.442
Abnahme (-)/Zunahme der Rückstellungen	-14.640	17.782
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge (-)	2.589	-781
Gewinn (-) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-2.552	-329
Abnahme/Zunahme (-) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	78.895	-43.781
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-51.365	12.810
Zinserträge/Zinsaufwendungen	-214	2.721



	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Ertragsteueraufwand	4.134	30.643
Erhaltene Zinsen	2.653	583
Gezahlte Zinsen	0	-4
Ertragsteuerzahlungen	-9.438	-23.551
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	53.051	83.801
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	9.339	6.327
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-43.826	-51.434
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	13	3
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-7.774	-6.583
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	414	12
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-3.192	-1
Einzahlungen aus Abgängen von Deckungsvermögen	681	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen	0	-757
Erhaltene Zinsen	0	12
Erhaltene Dividende	0	22.050
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-44.345	-30.371
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	795	794
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-13.566	-12.198
Gezahlte Zinsen	-705	-1.119
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter des Mutterunternehmens	-19.225	-10.226
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-32.701	-22.749
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-23.995	30.681
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-2.903	-570
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	2.613
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	296.046	263.322
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	269.148	296.046
	2019/2020 TEUR	2018/2019 TEUR
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds		
Liquide Mittel	260.239	266.420
Wertpapiere des Umlaufvermögens	8.909	29.626
	269.148	296.046

Konzerneigenkapitalspiegel für den Zeitraum vom 1. April 2019 bis 31. März 2020

	Eigenkapital des Mutterunternehmens			Summe T€
	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		
	Stammaktien T€	Kapitalrücklage T€	Gewinnrücklagen T€	
Stand 1.4.2018	40.903.532,00	18.150.861,78	6.181.476,20	24.332.337,98
Ausschüttung	0,00	0,00	0,00	0,00
Einstellung in Gewinnvortrag	0,00	0,00	0,00	0,00
Währungsumrechnung	0,00	0,00	0,00	0,00
Änderung Konsolidierungskreis	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.3.2019	40.903.532,00	18.150.861,78	6.181.476,20	24.332.337,98
Ausschüttung	0,00	0,00	0,00	0,00
Einstellung in Gewinnvortrag	0,00	0,00	0,00	0,00
Währungsumrechnung	0,00	0,00	0,00	0,00
Änderung Konsolidierungskreis	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.3.2019	40.903.532,00	18.150.861,78	6.181.476,20	24.332.337,98
	Eigenkapital des Mutterunternehmens			Summe T€
	Eigenkapitaldifferenz aus Wäh- rungsumrechnung T€	Gewinnvortrag T€	Konzernjahresüberschuss der dem Mutterunternehmen zuzu- rechnen ist T€	
	T€	T€	T€	
Stand 1.4.2018	2.369.329,35	452.510.058,09	41.543.680,61	561.658.938,03
Ausschüttung	0,00	-10.225.883,00	0,00	-10.225.883,00
Einstellung in Gewinnvortrag	0,00	41.543.680,61	-41.543.680,61	0,00
Währungsumrechnung	176.856,64	0,00	0,00	176.856,64
Änderung Konsolidierungskreis	0,00	-1.408.003,91	0,00	-1.408.003,91
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	59.266.238,42	59.266.238,42
Stand am 31.3.2019	2.546.185,99	482.419.851,79	59.266.238,42	609.468.146,18
Ausschüttung	0,00	-19.224.660,04	0,00	-19.224.660,04
Einstellung in Gewinnvortrag	0,00	59.266.238,42	-59.266.238,42	0,00
Währungsumrechnung	-1.871.234,63	0,00	0,00	-1.871.234,63



	Eigenkapital des Mutterunternehmens			Summe T€
	Eigenkapitaldifferenz aus Währungsrechnung T€	Gewinnvortrag T€	Konzernjahresüberschuss der dem Mutterunternehmen zuzurechnen ist T€	
Änderung Konsolidierungskreis	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	9.547.182,44	9.547.182,44
Stand am 31.3.2019	674.951,36	522.461.430,17	9.547.182,44	597.919.433,95

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Schmitz Cargobull Aktiengesellschaft, Altenberge

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Schmitz Cargobull Aktiengesellschaft, Altenberge, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. März 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. April 2019 bis zum 31. März 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Schmitz Cargobull Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. April 2019 bis zum 31. März 2020 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. März 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. April 2019 bis zum 31. März 2020 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.

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 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 deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

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 deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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 in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.



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 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 deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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.

Osnabrück, den 23. Juni 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH



Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Georg Stegemann, Wirtschaftsprüfer

ppa. Elisabeth Greve, Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden, Geschäftsbericht 2019/20

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits im Laufe des Jahres 2019 war eine deutliche Abkühlung der über ein Jahrzehnt andauernden Boomphase zu spüren. In der zweiten Jahreshälfte 2019 brachen die Zulassungszahlen bei Sattelanhängern auf dem europäischen Markt ein, und auch unser Unternehmen blieb von dieser Entwicklung nicht verschont.

Während unsere maßgeblichen deutschen Wettbewerber bereits Mitte 2019 in Kurzarbeit gegangen sind, ist es unserem Management in enger Kooperation mit dem Betriebsrat gelungen, dies zu verhindern. Durch geschickte Auftragssteuerung und hohe Flexibilität der Arbeitnehmerseite konnten wir Kurzarbeit bis zum Geschäftsjahresende am 31. März komplett abwenden. Hierbei mussten sowohl das Unternehmen als auch die Arbeitnehmer einige Opfer bringen.

Der lange erwartete Brexit, der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU Ende Januar 2020, verstärkte die rückläufige Entwicklung weiter. Der Schatten der Corona-Pandemie prägte das Ende unseres Geschäftsjahres. Diese Entwicklungen haben unser Unternehmen hart getroffen, auch wenn wir mit allen Kräften dageengehalten haben. Die Produktion in der Schmitz Cargobull AG ging um 27,4 % von 63.494 (Geschäftsjahr 2018/19) auf 46.124 Einheiten (Geschäftsjahr 2019/20) zurück, und der Umsatz sank um 18,4 % von 2,29 Mrd. € auf 1,87 Mrd. €. Das hatte deutliche Konsequenzen für die Umsatzrendite im Konzern, die sich auf nur noch 0,5 % belief. Das EBIT sank von 85,0 Mio. € (Vorjahreszeitraum) auf 10,3 Mio. €.

Generationswechsel vollzogen

In dieser herausfordernden Zeit fand der langfristig geplante Generationswechsel im Aufsichtsrat statt, den die Schmitz Cargobull AG bei der Ordentlichen Hauptversammlung am 24. September 2019 bekanntgab. Mit dem Auslaufen ihrer Mandate beendeten Aufsichtsratsvorsitzender Professor Dr. Jürgen Kluge und die Aufsichtsratsmitglieder Wolfgang Fritsch-Albert, Peter Schmitz und Dietrich Zaps ihre Amtszeit. Wir bedanken uns im Namen der Aktionäre für ihren Einsatz und ihren Beitrag dazu, Schmitz Cargobull auf Erfolgskurs gehalten zu haben. Das Team, das mich als neuen Aufsichtsratsvorsitzenden unterstützt, wird von Astrid Hamker, Dr. Detlev Ruland, Professor Dr. Harald Ludanek und Dr. Hans Moormann als Vertreter der Anteilseigner ergänzt. Mit diesem neuen Aufsichtsrat packen wir die Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche, die gewiss nicht geringer werden, gestärkt und optimistisch an. Wir sind gut aufgestellt, die Erfolgsgeschichte von Schmitz Cargobull fortzuschreiben. Im Geschäftsjahr haben die Mitglieder des Aufsichtsrats in vier ordentlichen Sitzungen über die Geschäftsentwicklung beraten. Die Vorstandsmitglieder haben das Gremium laufend mit schriftlichen und mündlichen Berichten über die jeweilige Lage des Unternehmens informiert. Alle wesentlichen Entwicklungen und Entscheidungen wurden dabei umfassend erörtert und hinterfragt. Zugleich nahmen die Aufsichtsräte ihre Aufgaben bei der Überwachung der Geschäftsführung wahr. Der neue Aufsichtsrat unterstützt nachhaltig das bereits mit Erfolg angelaufene Programm „Lean to compete“, das gerade angesichts der Coronakrise die nötigen signifikanten Einsparungen bei den Produktions- und den Gemeinkosten ermöglicht. Dieses Programm in Kombination mit den weiteren geplanten Innovationen vor allem hinsichtlich der Digitalisierung geben der Schmitz Cargobull AG die erforderliche Kraft, um auch in Zukunft die Marktführerschaft und die technologische Vorreiterrolle in Europa zu behaupten. Weitere feste Säulen unseres Unternehmens sind die hohe Qualität der Produkte und die traditionell enge Kundennähe.

Unser Teamegeist bringt uns voran

Wir bedanken uns bei allen Schmitz Cargobull Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre außerordentliche Leistungsbereitschaft, ihren Einsatz und ihre Treue auch in schwierigen Zeiten. Die Arbeitnehmervertreter und der Vorstand haben partnerschaftlich die Flexibilität des Unternehmens unter Beweis gestellt und die wachsenden Herausforderungen gemeinsam gemeistert – eine hervorragende Basis, um die besonderen Schwierigkeiten der Coronakrise bewältigen zu können. Unser besonderer Dank gilt dem Vorstandsteam, das es verstanden hat, strategisch die Weichen für eine möglichst krisensichere Struktur unseres Konzerns zu stellen. So konnten wir unseren Kunden stets den notwendigen Support bieten und unser Markenversprechen hinsichtlich Qualität und Servicebereitschaft einlösen. Ebenso gilt unser Dank den Aktionären für ihre kontinuierliche Unterstützung und das Vertrauen, das sie dem Aufsichtsrat und dem Vorstand entgegenbringen. Ein besonderes Highlight im abgelaufenen Geschäftsjahr war das 50-jährige Jubiläum unseres Kühlkofferwerks Vreden. Hier wurde besonders die enge Verbundenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit unserem Unternehmen deutlich, denn fast 800 von 2.000 Mitarbeitern haben am Standort ihre Ausbildung gemacht. Zum Abschluss möchte ich an dieser Stelle auf den hohen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stellenwert der Transportbranche und insbesondere unserer Produkte hinweisen. In den gerade in der Coronakrise systemrelevanten Branchen Lebensmittellogistik und Pharmalogistik spielt Schmitz Cargobull eine herausragende Rolle als Fahrzeuglieferant für den Straßengüterverkehr: Egal ob frischer Fisch, Obst und Gemüse oder Tiefkühlpizza – die Hälfte der Lebensmitteltransporte im europäischen Fernverkehr findet mit Kofferaufliegern von Schmitz Cargobull statt.

Der Aufsichtsrat

Dirk Hoffmann, Vorsitzender

Protokoll der Hauptversammlung

der Schmitz Cargobull AG vom 15.09.2020

Tagungsort: Horstmar, Konferenzraum Erdgeschoss

Datum: 15.09.2020

Tagungsbeginn: 13:45 Uhr

	Teilnehmer:	Aufsichtsrat	Vorstand
	Herr D. Hoffmann	Herr Pfeffer	Herr A. Schmitz
	Frau A. Hamker	Herr Schwier	Herr B. Billich
	Herr Dr. D. Ruhland	Herr M. Terhürne	Herr Busacker
	Herr Dr. Moormann	Herr Flatau	Herr Klement
	Herr Prof. Dr. Ludanek	Herr Meißner	Herr Grund
		Herr P. Bazzoli	
Entschuldigt:	Herr R. Stalker		Aktionärsvertreter : Herr Bernhard Schmitz, vertreten durch V. Flatau Herr, Dr. Schmitz, vertreten durch Herrn A. Schmitz

TOP 1 Eröffnung der Hauptversammlung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Herr D. Hoffmann, eröffnete um 13:45 Uhr die Versammlung. Er begrüßte die Erschienenen und stellte folgende Anwesenheit fest:

Aktionäre

Peter Schmitz GmbH & Co. KG,

vertreten durch Herrn Volker Flatau 11.180.310 Stückaktien/ Stimmen

Herr Bernhard Schmitz,

vertreten durch Herrn Volker Flatau 2.454.201 Stückaktien/ Stimmen

Dr. Heinz Schmitz Vermögensverwaltungs GmbH & Co. KG,

vertreten durch Herrn Andreas Schmitz 13.634.510 Stückaktien/ Stimmen

Herr Dr. Heinz Schmitz,

vertreten durch Herrn Andreas Schmitz 1 Stückaktie/ Stimme

Bernd Hoffmann GmbH & Co. KG,

vertreten durch Herrn Dirk Hoffmann 13.634.510 Stückaktien/ Stimmen

Summe Grundkapital

40.903.532 Stückaktien

TOP 2 Feststellung der Anzahl der vertretungsberechtigten Aktien

Herr D. Hoffmann stellte fest, dass die Einberufung der Hauptversammlung unter Beachtung der Form- und Fristbestimmungen erfolgte. Daraufhin unterzeichnete der Protokollführer das Teilnehmerverzeichnis (Anlage 1 zu diesem Protokoll) und gab bekannt, dass die Beschlüsse mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen durch Handaufheben gefasst werden. Jede nennwertlose Stückaktie berechtigt zur Abgabe einer Stimme.

TOP 3 Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses mit Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2019/2020 sowie des Berichtes des Aufsichtsrates und Vorlage des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2019/2020

Der Geschäftsbericht mit dem Bericht des Aufsichtsrates, der mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers, der PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Osnabrück, versehene Jahresabschluss nebst Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.3.2020 sowie der Vorschlag des Vorstandes und des Aufsichtsrates für die Verwendung des Bilanzgewinns lagen den Versammlungsteilnehmern vor. Ebenso der Konzernabschluss mit dem Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019/2020.



Herr D. Hoffmann gab bekannt, dass der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019/2020 für die SCB AG und Konzern vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 15.09.2020 festgestellt und gebilligt wurde.

Der Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2019/2020 lag den Teilnehmern vor. Auf ein Verlesen des Berichtes wurde einstimmig verzichtet.

TOP 4 Beschlussfassung über die Ergebnisverwendung

Der festgestellte Jahresabschluss zum 31.03.2020 weist einen Jahresfehlbetrag in Höhe von € -11.295.865,68 aus. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Jahresfehlbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Herr D. Hoffmann stellte diesen Vorschlag zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	40.903.532 Aktien
Nein-Stimmen:	0 Aktien
Enthaltungen:	0 Aktien

Damit wurde der Vorschlag einstimmig angenommen.

Herr D. Hoffmann stellte den Beschluss fest und verkündete ihn.

TOP 5 Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2019/2020

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, dem Vorstand für das Geschäftsjahr 2019/2020 Entlastung zu erteilen.

Herr D. Hoffmann weißt auf das Stimmverbot des §136 Abs. (1) AktG für die Aktien der Dr. Heinz Schmitz Vermögensverwaltung GmbH & Co. KG hin und bittet den Vertreter sich bei der Abstimmung zu enthalten.

Herr D. Hoffmann stellte diesen Vorschlag zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	27.269.022 Aktien
Nein-Stimmen:	0 Aktien
Enthaltungen:	13.634.510 Aktien

Damit wurde der Vorschlag einstimmig angenommen.

Herr D. Hoffmann stellte den Beschluss fest und verkündete ihn.

Herr D. Hoffmann dankte im Namen des Aufsichtsrates und der Aktionäre der Schmitz Cargobull AG den Vorstandsmitgliedern für die geleistete Arbeit.

TOP 6 Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2019/2020

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2019/2020 Entlastung zu erteilen.

Herr D. Hoffmann weißt auf das Stimmverbot des § 136 Abs. (1) AktG für die Aktien der Bernd Hoffmann GmbH & Co. KG hin und bittet den Vertreter sich bei der Abstimmung zu enthalten.

Herr D. Hoffmann stellte diesen Vorschlag zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis:



Ja-Stimmen:	27.269.022 Aktien
Nein-Stimmen:	0 Aktien
Enthaltungen:	13.634.510 Aktien

Damit wurde der Vorschlag einstimmig angenommen.

Herr D. Hoffmann stellte den Beschluss fest und verkündete ihn.

Herr D. Hoffmann dankte im Namen des Aufsichtsrates der Schmitz Cargobull AG den Aktionären für die erteilte Entlastung.

TOP 7 Wahl der Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020/2021

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Osnabrück, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020/2021 zu wählen.

Herr D. Hoffmann stellte diesen Vorschlag zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	40.903.532 Aktien
Nein-Stimmen:	0 Aktien
Enthaltungen:	0 Aktien

Damit wurde der Vorschlag einstimmig angenommen.

Herr D. Hoffmann stellte den Beschluss fest und verkündete ihn.

TOP 8 Sonstiges

Hierzu gab es keine Wortmeldungen.

TOP 9 Beendigung der Hauptversammlung

Herr D. Hoffmann beendete um 13:49 Uhr die Hauptversammlung.

Herr D. Hoffmann, Aufsichtsratsvorsitzender

A. Busacker, Protokollführer

Der Konzernabschluss zum 31.3.2020 wurde am 15.9.2020 gebilligt.