



Schmitz Cargobull Aktiengesellschaft

Altenberge

Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.04.2017 bis zum 31.03.2018

Report Geschäftsjahr 2017/18

Grundlagen des Konzerns

125 JAHRE TRADITION

Das Jahr 2017 stand bei Schmitz Cargobull ganz im Zeichen des 125. Jubiläums. Im Jahre 1892 hatte der Schmied Heinrich Schmitz in Altenberge bei Münster ein Unternehmen gegründet, das sich zu Europas führendem Hersteller von Sattelaufliegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für temperierte Fracht, General Cargo sowie Schüttgüter entwickelt hat. Im Mittelpunkt der Feierlichkeiten standen die Kundenveranstaltungen am Gründungsstandort im Werk Altenberge Mitte September mit mehr als 2.500 Gästen aus der Branche, Verbänden, Politik und Presse aus ganz Europa sowie Veranstaltungen für die Mitarbeiter.

DER EUROPÄISCHE MARKT FÜHRER FÜR SATTELAUFLIEGER

Mit einer Jahresproduktion von mehr als 61.000 Fahrzeugen und etwa 6.400 Mitarbeitern ist die Schmitz Cargobull AG Europas führender Hersteller von Sattelaufliegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für den Transport von temperierter Fracht, General Cargo sowie Schüttgütern. Mit kundenorientierten Transport- und Service-Lösungen verfolgt Schmitz Cargobull das Ziel, die Total Cost of Ownership für seine Kunden zu reduzieren. Die strategischen Zielgrößen der Schmitz Cargobull AG sind die Weltmarktführerschaft bei Sattelprütschen 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 der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis zu den Service-Angeboten wie Beratung, Trailer-Telematik, Finanzierung, Ersatzteilversorgung und Gebrauchtfahrzeughandel.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN, MARKT- UND VERTRIEBS-MODELL

Die Produkte und Systeme von Schmitz Cargobull sind auf den Straßengütertransport ausgerichtet. Dank der breit aufgestellten Fahrzeugpalette vom Paketverteiler bis zum Sattelauflieger in den Gewichtsklassen von 3 bis 44 Tonnen können Lieferketten vom Hersteller bis zum Verbraucher bedient werden. Neben dem Hauptprodukt Sattelauflieger (Trailer) - in den Produktlinien Planen-, Koffer- und Kipperfahrzeuge - werden Motorwagenaufbauten (Truck Bodies) und seit 2017 Transporter-Aufbauten (Van Bodies) gefertigt. Mit dieser Produktpalette lassen sich 80 % aller Güter im Fernverkehr transportieren. Die Planen- und Koffersattelauflieger können auch als kranbare Version für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene ausgerüstet werden.



Das ständig erweiterte Modulsystem im Fahrwerk, im Chassis und im Aufbau macht es möglich, sowohl die Serienfertigung zu optimieren als auch Kundenwünsche mit maßgeschneiderten Lösungen zu erfüllen. Ein umfassendes Dienstleistungsangebot (Value Added Services) von der Finanzierung über die Ersatzteilversorgung bis zur Trailer-Telematik rundet das Produktportfolio ab.

Der Vertrieb von Schmitz Cargobull erfolgt nach der Strategie „One-Stop-Shopping“ über die Schmitz Cargobull Trailer Center (CTC). Das eigene Vertriebsnetz, das über 400 Mitarbeiter beschäftigt, zeichnet sich durch gute Marktkenntnisse und eine ausgeprägte Kundenorientierung aus. In Deutschland sind die CTC der Muttergesellschaft angeschlossen, im Ausland den Vertriebstochtergesellschaften.

STRUKTUR, ORGANE UND STEUERUNG

Struktur

Die Schmitz Cargobull AG entfaltet als Stammhaus wesentliche zum Leistungserstellungsprozess notwendige Aktivitäten und ist direkt am Markt tätig. Das Halten, die Gründung oder der Erwerb von Beteiligungen an Tochtergesellschaften dienen der Ergänzung bzw. Unterstützung der Strategie und des Geschäfts für vertriebliche, technische und strukturelle Belange. Die Tochtergesellschaften sind deutlich kleiner als die Muttergesellschaft und hängen von dieser strategisch, strukturell und personell ab.

Die Gesellschaften des Schmitz Cargobull Konzerns sind nach ihrem Haupttätigkeitsfeld als Produktions-, Vertriebs- und Servicegesellschaften gruppiert.

Im Juli 2017 hat die Schmitz Cargobull AG 33 % der Anteile am südafrikanischen Fahrzeugbauunternehmen GRW Holdings, einem führenden Tankfahrzeug- und Trailerproduzenten in Südafrika, erworben. Ziel ist der Ausbau der Kooperation im Bereich Entwicklung und Aufbau neuer Kühlfahrzeuge und Kofferaufbauten für den südafrikanischen Markt, insbesondere bei der Transportkältemaschine und der Telematik. Im Herbst 2017 gründete die Schmitz Cargobull AG das Start-up KUBIKx mit dem Ziel, Fleetmanagement, Transport- und Logistikprozesse zu digitalisieren, neue Geschäftsmodelle zu identifizieren sowie deren Marktchancen und Potenziale zu bewerten. Im ersten Quartal 2018 wurde in Berlin und Münster das operative Geschäft aufgenommen.

Das Geschäftsmodell für den chinesischen Markt hat sich nicht zufriedenstellend entwickelt. Deswegen wurde die bisherige Kooperation abgewickelt. Eine neue Strategie für diese Region ist im Aufbau.

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 verantwortlich für die Strategie sowie ihre jeweiligen Geschäftsbereiche und steuern in enger Zusammenarbeit mit den Produktlinien und der lokalen Geschäftsführung das Geschäft.

Zum 28.11.2017 schieden Dr. Alexander Winkels, Karl Röhrich und Dr. Kunibert Schmidt aus dem Aufsichtsrat aus. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden Robin J. Stalker, Thomas Schwier und Peter Schmitz.

Zum 31.3.2018 ist Andreas Klein aus dem Vorstand ausgeschieden. Die bisherigen Aufgaben des Vorstandsbereiches Operations wurden bis zu der Ernennung eines Nachfolgers kommissarisch auf die anderen Vorstände verteilt.

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 DB-Rechnung nach Produktlinien. Weitere Dimensionen sind der Konzern, die Werke sowie die Sicht nach Ländern. Zur Nutzung finanzieller Kennzahlen werden eine Plan-Bilanz, als auch die Plan-GuV auf Konzernebene ermittelt. Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind der Umsatz, der Auftragseingang, die produzierten Fahrzeuge und der Konzern-Jahresüberschuss. Im kommenden Finanzjahr 2018/2019 verfügt Schmitz Cargobull mit einer neuen Deckungsbeitragsrechnung über ein Steuerungsinstrument, mit dem die Profitabilität der Produktlinien konsequent aus Sicht des gesamten Unternehmens über alle Wertschöpfungsstufen bis hin zum Endkunden berichtet wird. Zur Sicherstellung der Überleitbarkeit der externen Rechnungslegung (GuV) zur internen Rechnungslegung (Deckungsbeitragsrechnung) sowie zur Abbildung der Matrixorganisation mit ihrer Gliederung nach Funktionen und Produktlinien erfolgt die Einführung des Umsatzkostenverfahrens als Form der Gewinn- und Verlustrechnung.

STRATEGIE

Mit dem Fokus auf kundenwertgetriebene Innovationen investiert Schmitz Cargobull umfangreich in Forschung und Entwicklung und sichert sich damit qualitativ und quantitativ eine führende Position in den Märkten. 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 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 (MKO 12+) aufgebaut, die jetzt durch die fünfte Produktlinie „Value Added Services“ konsequent ergänzt wird.

An den Leitstandorten 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 weiter angepasst.

Weitere Produktionsgesellschaften im Ausland, die sukzessive zu Multi Production Plants (MPP) ausgebaut werden, stellen kurze Wege zum Kunden sicher. Für den südwest-europäischen Markt produziert die Schmitz Cargobull Iberica SA Planen- und Kofferrfahrzeuge sowie Truck Bodies. Die Schmitz Cargobull Baltic UAB ist das Kompetenzzentrum für Faltdwandfahrzeuge und Motorwagenaufbauten. Darüber hinaus und versorgt es als MPP die Kunden in Nord-Ost-Europa mit Koffer- und Planenfahrzeugen. Die Produktion in Moskau bedient den russischen Markt mit Kipp- und Planenfahrzeugen.

Im Geschäftsjahr 2017/18 ist in Berlin die Produktion für Van Bodies angelaufen. Dieses neue Produkt rundet die Produktpalette ab.

Ebenfalls für den Verteilerverkehr, jedoch in der schweren Klasse, werden Fahrzeuge von der Schmitz Cargobull Mecklenburg GmbH & Co. KG in Toddin gefertigt. Der Businessplan sieht vor, dass der Standort Toddin auf das Kerngeschäft M.KO, A.KO und Z.KO Fahrzeuge neu ausgerichtet wird. In dieser Funktion wird Toddin als Kompetenzzentrum innerhalb der Produktlinie Truck Bodies eine zentrale Rolle im Konzern spielen und hierfür die Kostenführerschaft und die Qualitätsführerschaft anstreben. Die bisherige S.KO-LZG Produktion wird als Konsequenz der Konzentration auf das Kerngeschäft in einen anderen Betrieb des Schmitz Cargobull Konzerns verlagert.

Der Standort hat nur dann die angestrebte Zukunftsperspektive als Montagestandort, wenn er seine Wettbewerbsfähigkeit verbessert und die mit dem Businessplan vereinbarten Ziele erreicht. Als eine der ersten Maßnahmen wurden ein neues Fertigungslayout erstellt und die ersten Schritte zur Umsetzung ohne Fertigungsunterbrechung umgesetzt. Die zur Umsetzung des Businessplans erforderlichen Kapazitätsanpassungen werden in sozialverträglicher Form umgesetzt. Die Festlegung der Vorgehensweise erfolgt gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern am Standort.

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

VALUE ADDED SERVICES

Für das umfassende Service-Angebot von Schmitz Cargobull stehen die Marken Schmitz Cargobull Finance, Schmitz Cargobull Insurance Broker, Schmitz Cargobull Parts & Services, Schmitz Cargobull Service Partner, Schmitz Cargobull Telematics, Schmitz Cargobull Trailer Store, die von den eigenen Servicegesellschaften entwickelt und angeboten werden.

Seit über 17 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.

Seit 2017 bietet Schmitz Cargobull erweiterte Versicherungslösungen über ihre Versicherungspartner an. Zu diesem Zweck wurde unter dem Dach der Schmitz Cargobull Finance ein eigener Spezial-Versicherungsmakler gegründet, der aktiv als Cargobull Insurance Broker GmbH (CIB) für Transportunternehmen innerhalb Deutschlands tätig ist.

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 nach einer hohen Verfügbarkeit ihrer Trailerflotten und einer niedrigen Total Cost of Ownership (TCO).

Ebenfalls zur Senkung der TCO tragen Telematik-Dienstleistungen bei, die von der Tochtergesellschaft Cargobull Telematics GmbH entwickelt und angeboten werden. Mit TrailerConnect stehen dem Spediteur zeitnah alle relevanten Fahrzeugdaten zur Verfügung.

Die Zweit-Vermarktung 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.

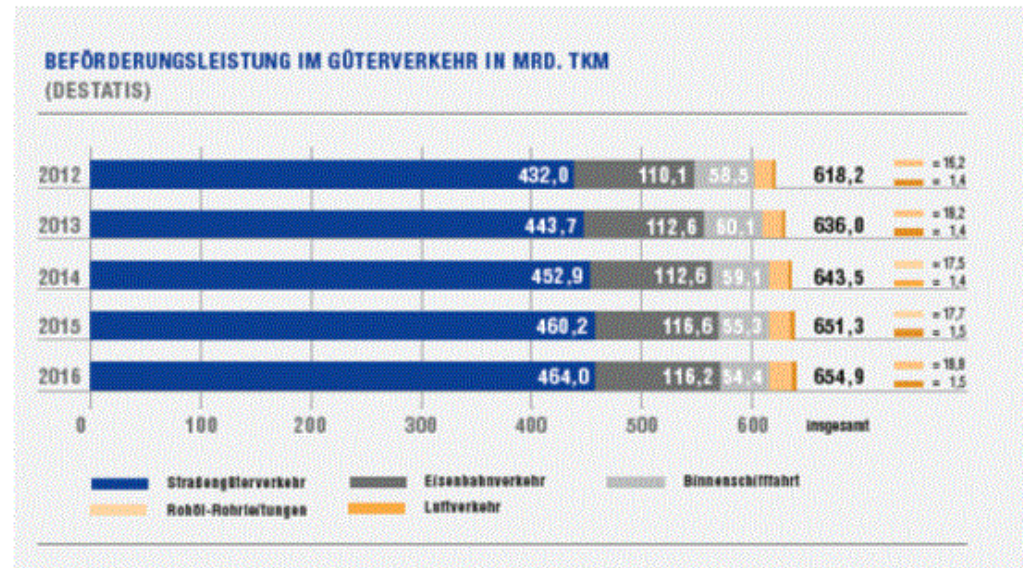
Allgemeine Wirtschaftslage, Branchen- und Marktentwicklung

Aufgrund des seit Mitte 2016 wieder kräftig ansteigenden Welthandels korrigierte der IWF im Oktober 2017 die Wachstumsprognose für 2017 nach oben hin auf 3,6 % und für das nächste Jahr auf 3,7 %. Der weitläufige Anstieg der Rohstoffpreise sorgte auch in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern für eine positive Konjunkturentwicklung.

Man geht von einem anhaltend kräftigen Wachstum bis 2019 aus. In den USA sind wirtschaftspolitische Änderungen bislang ausgeblieben, doch durch die Umsetzung der Steuerreform können ab 2019 erhebliche Turbulenzen auftreten.

Die russische Wirtschaft hatte aufgrund der Erholung der Öl- und Gaspreise sowie der Festigung des Rubelkurses eine deutlich positivere Entwicklung mit einem Wachstum von 1,8 % gegenüber dem negativen Stand aus 2015/2016. Die stark gefallen Energiepreise vermindern jedoch die Entlastungswirkungen, was bedeutet, dass die Preise wieder moderat steigen werden. Das Wachstum in der EU wird trotz der Schwäche Großbritanniens weiterhin bei ca. 2 % liegen - Tendenz steigend.

Das Wirtschaftswachstum Großbritanniens verlangsamte sich aufgrund der Unsicherheit in der Entwicklung des Landes. Die Wachstumsrate ist von 1,8 % im Jahr 2016 auf 1,5 % in 2017 gesunken. Nach wie vor gibt es nach dem Brexit-Referendum noch kein klares Konzept, wie es nach dem Austritt aus der EU weitergeht weshalb die Prognose für das Jahr 2018 bei 1,3 % liegt und für 2019 nur noch bei 1,1 %. Portugal weist durch die Krise in 2011 nur ein schwaches Wachstum auf. Jedoch konnte die portugiesische Regierung in 2016 durch eine Senkung des Haushaltsdefizites das von der Regierung festgelegte Wachstumsziel für 2017 von 1,8 % mit einem tatsächlichen Wachstum von 2,49 % übertreffen.



Italien als drittgrößte Volkswirtschaft der Euro-Zone bildet durch nicht umgesetzte Reformen mit 1,5 % das Schlusslicht in Europa, obwohl sich das Land konjunkturell wieder gefangen hat. Auch Griechenland erholt sich nur langsam von der Rezession, wogegen sowohl Spanien mit 3,1 % als auch Irland mit 4,1 % sehr dynamisch expandieren. Die Prognose für 2018 fällt für Spanien auf 2,5 % und für Irland auf 3,6 %. In Deutschland herrscht eine hohe Kapazitätsauslastung und ein sich über dem langjährigen Trend befindliches Wirtschaftswachstum, welches in 2017 bei 2,2 % lag und bis 2019 mit einem leichten Rückgang auf 0,1 % prognostiziert wird. Durch eben diese hohe Kapazitätsauslastung werden sogar weitere Erweiterungsinvestitionen gefördert.

Das Produktionsniveau der Euro-Zone wäre ohne Deutschland noch immer nicht auf dem Level von vor 2007. Deutschland profitiert von dieser Situation und hat dort Marktanteile gewonnen. Mit rund 117.500 Sattelanhängern in 2017 überschritt Deutschland das Rekordhoch von 116.400 Sattelanhängern in 2007. Bis Ende 2019 wird ein Produktionsrückgang auf 111.000 Sattelanhänger prognostiziert. Grund hierfür ist die rückläufige Dynamik im Straßengüterverkehr, dessen Wachstum bis 2020 auf nur noch 1,3 % geschätzt wird.

In Europa herrscht ein erheblicher Verdrängungswettbewerb, auf dem speziell polnische Spediteure ihre Kapazitäten besonders dynamisch aufstockten und beachtliche Gewinne erzielten. Eine ähnliche Wettbewerbssituation herrscht in Lettland, Ungarn, Bulgarien und Rumänien. Hingegen haben einige westeuropäische Spediteure aus Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Belgien, Österreich und Italien erhebliche Einbußen zu verkraften.

Doch das Wachstum hat sich im internationalen Verkehr deutlich verlangsamt. In den westeuropäischen Staaten kommt die deutlichsteigende Transportnachfrage den heimischen Spediteuren zugute, die verstärkt neue Sattelanhänger nachfragen. Seit der Eurokrise steigt die Transportnachfrage in Deutschland nur moderat an, da gerade deutsche Spediteure aus Kostengründen relativ häufig osteuropäische Subunternehmer einsetzen.

Auch die Entwicklung, dass osteuropäische Spediteure, allen voran polnische Unternehmen, eine dominierende Rolle übernehmen, geht zu Ende. Die Anzahl der Exporte von Deutschland nach Polen ging um 17,6 % zurück. Die Anzahl der Exporte von Deutschland nach Russland stieg dagegen um 126,5 %.

Aufgrund der guten Konjunktorentwicklung in den Euro-Ländern verdoppelten sich die deutschen Exporte einst, doch inzwischen gehen die Absätze, allen voran in Polen, wieder zurück. Sattelanhängerbestellungen aus der Ukraine sowie aus Weißrussland stiegen hingegen von 6.695 Stück (52,6 %) in 2016 auf 10.970 Stück (63,9 %) in 2017 an. Insgesamt wird für 2018 ein Rückgang der Exporte von -2,8 % (86.500 Stück) erwartet und für 2019 ein Rückgang von -1,2 % (85.500 Stück).

Auswirkungen des wirtschaftlichen Umfeldes auf die Geschäftsentwicklung

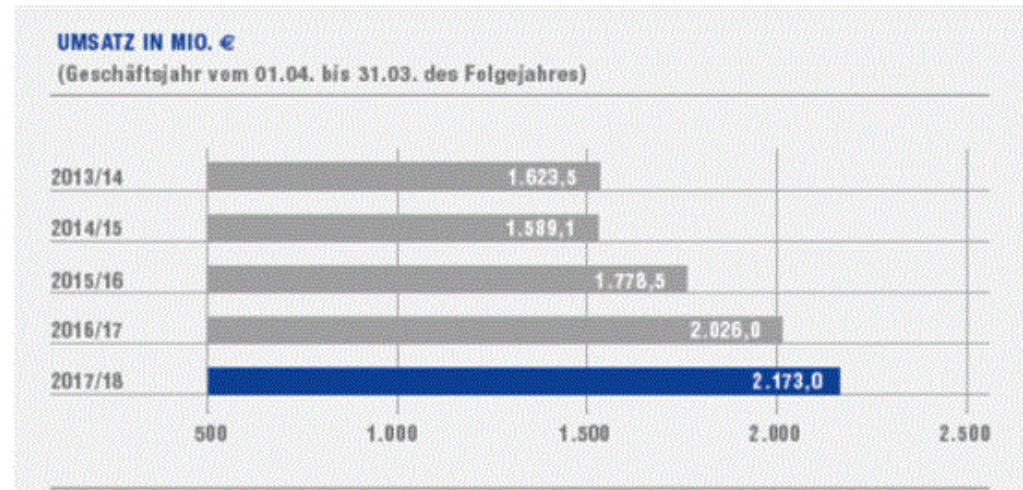


Zum Ende des letzten Geschäftsjahres wurde ein auf ca. 55.000 Fahrzeuge anziehender Auftragsseingang erwartet.

Die Umsatzerwartung für das Geschäftsjahr 2017/18 lag bei 1.964,9 Mio. €. Der Konzernjahresüberschuss wurde mit 55,0 bis 60,0 Mio. € prognostiziert. Die Erwartungen für das Geschäftsjahr 2017/18 wurden beim Umsatz übertroffen. Das Ergebnis lag deutlich unter den Erwartungen.

Der Auftragsseingang stieg auf über 63.000 Fahrzeuge an. Die Zahl der produzierten Fahrzeuge stieg im Geschäftsjahr um 5,7 % auf rund 61.000 Einheiten. Damit wurde der Planwert bei der Produktion um 10,7 % überschritten. Der Umsatz stieg um 7,3 % auf 2.173 Mio. € (Vorjahr 2.026 Mio. €) und lag mit 10 % deutlich über den Erwartungen. Damit ist es Schmitz Cargobull gelungen, seine Rolle als Europas führender Trailer-Hersteller weiter zu festigen. Der Konzernjahresüberschuss lag mit 41,5 Mio. € deutlich unter den Erwartungen. Bedingt durch insgesamt hervorragende makroökonomische Rahmenbedingungen entwickelte sich die Nachfrage im europäischen Straßengüterverkehr für die Kunden von Schmitz Cargobull weitgehend stabil bis ansteigend. Die Rekord-Frachtauslastung im September und Oktober 2017 hat sich in den letzten Monaten des Geschäftsjahres - auf weiterhin hohem Niveau - stabilisiert. Wachstumstreiber für Schmitz Cargobull waren die Märkte in Nord- und Osteuropa, allen voran Litauen und Russland mit einem Anteil von ca. 15 % am Gesamtvolumen. Erste Anzeichen einer Marktberuhigung zeigten sich in West- und Südwesteuropa, nachdem dort in den zurückliegenden Jahren Nachholeffekte überdurchschnittliche Wachstumsraten erzeugt hatten. Die weiterhin niedrigen Zinsen regten die Investitionsneigung der Kunden an. Die gestiegenen Energiekosten wirkten gegenläufig.

Die positive Entwicklung des Geschäftes führte zu einem Anstieg der Mitarbeiterzahl inklusive Zeitarbeitskräften um 619 auf 6.377 Mitarbeiter zum Geschäftsjahresende. Im Jahresdurchschnitt erreichte die Zahl der Mitarbeiter 4.622, inklusive Leiharbeitern 6.211. Das Investitionsvolumen erreichte mit über 70 Mio. € ein deutlich höheres Niveau als im Vorjahr.



Gesamtaussage des Vorstands zur Lage des Schmitz Cargobull Konzerns

ERFREULICHE UMSATZENTWICKLUNG, PROFITABILITÄT NICHT ZUFRIEDENSTELLEND

Mit einem Umsatz von ca. 2,2 Mrd. € für das Geschäftsjahr 2017/18 wurde das prognostizierte Ziel übertroffen. Aufgrund der gestiegenen Rohstoffpreise und damit Material- und Energiekosten, die sich direkt auf die Kosten der Trailerproduktion auswirken, konnte trotz eingeleiteter Preisanpassungen weder die Umsatzrendite im Plan noch auf Vorjahresniveau erreicht werden.

Die aktuelle wirtschaftliche Situation sowie das Marktumfeld sind unvermindert positiv, wenngleich die Anzahl der politischen und wirtschaftlichen Risiken in den letzten Monaten zugenommen haben. In den ersten Monaten des neuen Geschäftsjahres zeigte sich eine Seitwärtsbewegung beim Auftragsseingang auf nach wie vor hohem Niveau.



Der hohe Margendruck und Anstiege bei den Rohstoffpreisen belasten die Ergebnissituation weiter hin. Mit der Reduzierung der Herstell- und Gemeinkosten wird dieser Entwicklung ebenso entgegengewirkt wie mit der Verbesserung der Produktivität.

ERTRAGSLAGE

Das Konzernjahresergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verringert.

Die Preissteigerungen bei den gekauften Materialien konnten nur teilweise durch höhere Verkaufspreise kompensiert werden. Der Rückgang des Rohertrages um 28,9 Mio. € führte zu dem Rückgang des Jahresüberschusses. Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich deutlich, da es nicht mehr zu Belastungen aus den chinesischen Joint Ventures kam.

	31.03.18		31.03.17		DELTA	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Umsatzerlöse	- 2.173,0	- 100,0	- 2.026,0	- 100,0	- 147,0	- 7,3
Rohertrag[1]	- 230,8	- 10,6	- 259,7	- 12,8	- -28,9	- -11,1
Betriebsergebnis	- 49,8	- 2,3	- 96,7	- 4,8	- -47,3	- -48,9
Zinsergebnis	- -2,4	- -0,1	- -2,0	- -0,1	- -0,5	- -23,6
Beteiligungsergebnis	- 6,7	- 0,3	- -0,8	- 0,0	- 7,5	- <-100
Neutrales Ergebnis	- 6,1	- 0,3	- 7,5	- 0,4	- -1,0	- -13,3
Ertragsteuern	- 18,7	- 0,9	- 30,3	- 1,5	- -11,7	- -38,5
Konzernjahresüberschuss	- 41,5	- 1,9	- 71,1	- 3,5	- -29,6	- -41,6

[1] Rohertrag = Umsatzerlöse +/- Bestandsveränderung + aktivierte Eigenleistung - Materialaufwand - Personalaufwand

Gegenüber dem Vorjahr nahm die Dynamik des Anstieges der Umsatzerlöse (+7,3 Prozent auf 2.173,0 Mio. €) ab. Besonders stark erholte sich der Umsatz in der Region Osteuropa. Die Umsätze in Großbritannien sanken nochmals stark (-24,9 Mio. €) auf nunmehr 32,5 Mio. €. Deutschland als größter Einzelmarkt (519,6 Mio. €) expandierte mit 2,8 Prozent nur leicht.

	Veränderung	
	Mio. €	%
Osteuropa	151,9	126,5
Skandinavien	31,3	9,9
Italien	7,4	9,6
Benelux	7,6	4,3
Deutschland	14,1	2,8
Frankreich	2,7	2,0
Österreich	-1,2	-3,8
Zentraleuropa	-26,9	-6,7
Großbritannien	-24,9	-43,4
Sonstige	-15,1	-7,5

Der Rohertrag sank um 2,2 Prozentpunkte auf 10,6 % des Umsatzes. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen die um 1,5 Prozentpunkte erhöhte Materialaufwandsquote und die um 0,8 Prozentpunkte verringerte Bestandserhöhung.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich aufgrund von Aufwendungen aus der steuerlichen Betriebsprüfung. Das Beteiligungsergebnis wird geprägt durch das positive anteilige Ergebnis der Cargobull Finance in Höhe von 7,1 Mio. €. Der Rückgang des neutralen Ergebnisses begründet sich durch höhere Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen.



Die deutliche Verschlechterung des Ergebnisses der Muttergesellschaftkommtindenum11,6 Mio. € gesunkenen Ertragssteuern zum Ausdruck. Der Jahresüberschuss sank um 41,6 Prozent auf 41,5 Mio. €. Die Umsatzrendite ging von 3,5 % auf 1,9 % zurück. Vor Steuern sank die Rendite auf 2,8 % nach 5,0 % im Vorjahr.

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme steigt nur leicht und liegt wie im Vorjahr über der Milliardengrenze.

	31.03.18		31.03.17		DELTA	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Vermögensstruktur						
Langfristig gebundenes Vermögen	333,7	32,1	277,3	27,5	56,5	20,4
davon Anlagevermögen	321,1	30,9	270,8	26,8	50,3	18,6
Kurzfristig gebundenes Vermögen incl. ARAP	705,0	67,9	732,0	72,5	-26,9	-3,7
davon Vorräte	226,5	21,8	211,2	20,9	15,3	7,3
davon Forderungen	154,8	14,9	149,8	14,8	5,0	3,4
davon Flüssige Mittel	263,3	25,3	318,2	31,5	-54,9	-17,2
Aktiva	1.038,8	100,0	1.009,3	100,0	29,5	2,9
Kapitalstruktur						
Eigenkapital	561,7	54,1	544,0	53,9	17,7	3,3
Langfristiges Fremdkapital (> 1 Jahr)	70,4	6,8	74,0	7,3	-3,6	-4,9
davon Rückstellungen	54,1	5,2	48,1	4,8	6,0	12,5
davon Finanzschulden	12,8	1,2	22,3	2,2	-9,5	-42,7
Kurzfristiges Fremdkapital incl. PRAP	406,7	39,2	391,3	38,8	15,5	3,9
davon Rückstellungen	139,9	13,5	121,4	12,0	18,5	15,2
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	180,2	17,3	182,4	18,1	-2,2	-1,2
Passiva	1.038,8	100,0	1.009,3	100,0	29,5	2,9

Die Veränderung des Anlagevermögens beläuft sich auf 50,3 Mio. €. Investitionen in Sachanlagen (62,9 Mio. €) und immaterielle Wirtschaftsgüter (6,3 Mio. €) wurden auf gegenüber dem Vorjahr gestiegenem Niveau vorgenommen. Die Abschreibungen beliefen sich auf 30,7 Mio. € und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Mio. €. Die Ausleihungen im Verbund erhöhten sich durch eine Darlehensgewährung an die Produktionsgesellschaft in der Türkei. Bei den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen führten der Gewinn der Cargobull Finance und der Erwerb der 33-prozentigen Beteiligung an der GRW Holdings Proprietary Limited, Südafrika zu der Erhöhung.

Das kurzfristig gebundene Vermögen beläuft sich auf 67,9 Prozent der Bilanzsumme und wird von den flüssigen Mitteln geprägt, die sich auf 263,3 Mio. € verringerten. Bedingt durch die Geschäftsausweitung erhöhten sich die Vorräte um 15,3 Mio. € auf 226,5 Mio. €. Die kurzfristigen Forderungen stiegen ebenfalls auf knapp 155 Mio. €.

Das Eigenkapital stieg aufgrund des Jahresüberschusses abzüglich der Dividende. Die Eigenkapitalquote stieg leicht um 0,2 Prozentpunkte auf 54,1 % zum Stichtag.



Sowohl die langfristigen als auch die kurzfristigen Rückstellungen stiegen. Der Anstieg im langfristigen Bereich in Höhe von 6,0 Mio. € resultiert aus der Aufzinsung und der Erhöhung der Pensionsrückstellung. Bei den kurzfristigen Rückstellungen hat die Erhöhung um 18,5 Mio. € ihre Ursache in den Personalverpflichtungen, in der Full-Service Rückstellung (+4,4 Mio. €) und in der Erhöhung der Rückstellung für ausstehende Eingangsrechnungen (+7,2 Mio. €). Bei den Personalverpflichtungen wurden im Wesentlichen höhere Rückstellungen für Zeitguthaben und Abfindungen gebildet. Niedrigere Beträge wurden für variable Vergütungen und Boni zurückgestellt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken leicht auf 180,2 Mio. €.

FINANZLAGE

Der Finanzmittelfonds sank auf das Niveau zu Beginn des Vorjahres.

	31.03.18	31.03.17	DELTA	
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	%
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	50,9	106,6	-55,7	-52,3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-75,3	-50,8	-24,5	48,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-28,6	-1,2	-27,4	>100
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	263,3	318,1	-54,8	-17,2

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem Periodenergebnis und den Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens. Der Anstieg des Vorratsvermögens und der Forderungen wurde überwiegend durch den Anstieg der Rückstellungen finanziert. Die Zunahme der Rückstellungen wirkte sich mit 18,5 Mio. € erhöhend auf den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit aus.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist auf 75,3 Mio. € gestiegen. Im Bereich des Sachanlagevermögens erhöhten sich die Auszahlungen für Investitionen um ca. 15 Mio. € auf 62,9 Mio. €. Die Auszahlungen für immaterielle Wirtschaftsgüter beliefen sich auf 6,3 Mio. € und betreffen wesentlich Systeme zur Produktentwicklung und Erweiterungen des SAP-Systems. Im Sachanlagevermögen wurden die größten Investitionen mit 26,0 Mio. € in der Muttergesellschaft durchgeführt. Am Standort Vreden wurde in maschinelle Anlagen, die teilweise aus Leasinggeschäften zurückgekauft wurden und den Auslieferplatz investiert. Im Werk Altenberge wurde im Wesentlichen in maschinelle Anlagen und die Erschließung weiterer Stellflächen investiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beinhaltet die gezahlte Dividende in Höhe von 22,5 Mio. €. Die langfristigen Bankdarlehen wurden planmäßig zurückgeführt. Aus geleisteten Kundenanzahlungen flossen dem Konzern 2,8 Mio. € zu.

Der Finanzmittelfonds sank um 54,8 Mio. € auf 263,3 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 21,9 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 mehr als 250 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 im 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 sind Devisentermingeschäfte eingesetzt worden. Mit Zinssicherungsgeschäften hat sich das Unternehmen gegen zukünftige Zinssteigerungen abgesichert.

OPERATIONS

Im Geschäftsjahr 2017/18 konnte der Fahrzeugausstoß gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % von 57.971 auf 61.256 gesteigert werden. Über 85 % des Produktportfolios konnten auf rollierte oder teilweise rollierte Chassis umgestellt werden. Auch die in Deutschland jetzt zulässigen Fahrzeuge mit einer Länge von 14,90 m können produziert werden. Diese Fahrzeuge spielen auf dem Markt aber von den Stückzahlen her nur eine untergeordnete Rolle.

Das Produktionsnetzwerk wurde im Geschäftsjahr ausgeweitet. Um alle verschiedenen Fahrzeugtypen auch in Small-Scale-Factories (Multi-Production-Plants - MPP) produzieren zu können, sind ein einheitliches Fertigungskonzept, die Vereinfachung der Logistikketten und die Optimierung der internen Prozesse die Voraussetzungen, an denen weiter gearbeitet wurde. Neue Produktlinien sind in den Multi Production Plants (MPP) in Spanien, Litauen und der Türkei angelaufen. Im Werk Zaragoza (Spanien) hat neben den Sattelcurtainsidern die Fertigung von Sattel- und Motorwagenkoffern begonnen.

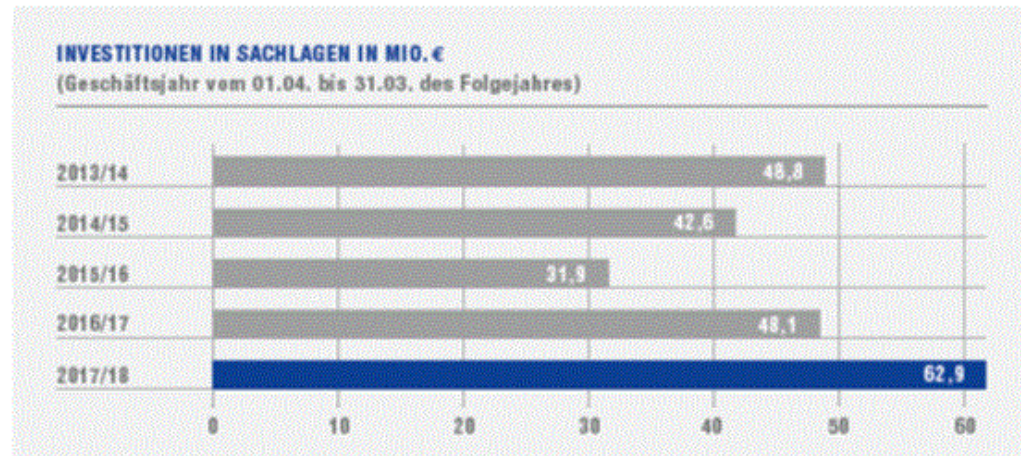
Das litauische Werk in Panevėžys ist zum Kompetenzzentrum für die Produktlinie Motorwagenkoffer M.KO ausgebaut worden und fertigt jetzt auch Sattelcurtainsider. Hier sind auch Sonderlängen darstellbar, die der Markt fordert: 16,30 m lange Curtainsider und Trockenfrachter, bereits mit rolliertem Chassis, sowie 16,80 m lange Kühlfahrzeuge. Ebenso werden in Litauen Sonderlängen für Märkte wie Südafrika und Australien produziert.

Zwischen den Werken Vreden und Panevėžys werden Technologie-Synergien genutzt. Hier wird es künftig einen einheitlichen Designstand geben. Bei der Anlagentechnik werden Synergien genutzt, wo es möglich ist, ohne dabei die Flexibilität für individualisierte Produkte im Werk Baltic zu verlieren.



Die Produktion von Sattelkoffern S.KO in der Türkei ist angelaufen. Das Projekt Fertigung von Sattelkippern S.KI ist gestartet. Im Geschäftsjahr 2018/19 wird an der Auswahl qualifizierter Lieferanten vor Ort gearbeitet. Die Produktion von M.KO ist ein weiterer künftiger Schritt.

Die MPP in Moskau baut jetzt Sattelcurtainsider und Sattelkipper für den russischen Markt.



EINKAUF

Die Einkaufsorganisation kümmert sich produktlinienübergreifend um die Rahmenbedingungen, während der operative Einkauf nach Bedarf von den Werken getätigt wird. Weil die Materialquote eines Trailers bis zu 70 % beträgt, wird das Global Sourcing ausgeweitet. Die Anzahl der Lieferanten, die aus weltweiten Lieferketten liefern, hat sich erhöht. Es bleiben allerdings alle bestehenden Lieferanten im System und werden nur anders quotiert.

Im Geschäftsjahr betrug das Beschaffungsvolumen (Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe, für bezogene Waren und Leistungen - ohne Leasingpersonal) im Konzern 1.590,2 Mio. € (Vorjahr 1.460,6 Mio. €).

Die Kosten für den Materialeinkauf haben sich im Vergleich zum Vorjahr signifikant erhöht, im Durchschnitt um 4,8 %. So stiegen die Rohstoffpreise für die Metalle Stahl (+15 %), Aluminium (+8,5 %) und Zink (+17 %) extrem an, aber auch Reifen/Gummi (+3,5 %), Holz (+5,7 %) und Mineralölbasierte Produkte (+1 %) waren deutlich teurer. Bei den Energiekosten gab es einen Anstieg der Kosten. Diese Kosten lagen auch aufgrund des höheren Produktionsvolumens absolut höher als im Vorjahr. Die Kostensteigerungen schlugen sich erheblich im Ergebnis nieder.

Die Ziele von Schmitz Cargobull sind weiterhin, die Bestände in den Lieferketten gering zu halten und das Lieferantenportfolio stärker zu globalisieren. Kostenvorteile sollen auch weiterhin jährlich erarbeitet und gesichert werden. Derzeit arbeitet Schmitz Cargobull mit ungefähr 580 Lieferanten zusammen, wobei das Kerngeschäft mit circa 150 Lieferanten getätigt wird.

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 125-jährigen Jubiläum von Schmitz Cargobull fand der erste Schmitz Cargobull Lieferantentag statt, an dem der Trailerhersteller Zulieferbetriebe in fünf Kategorien ehrte.

VERTRIEB

Es konnte ein robustes Wachstum der europäischen Trailermärkte auf hohem Niveau verzeichnet werden. Dabei war eine starke Dynamik bei den Neufahrzeugen und Serviceabsätzen zu erkennen. Im Laufe des Geschäftsjahres hat sich der Neufahrzeugmarkt praktisch in allen europäischen Regionen positiv entwickelt. Dies ist auf das weiterhin hohe Niveau der Wirtschaftsleistung, der stetig guten Entwicklung im Straßengüterverkehr und der großen Investitionsbereitschaft sowie der momentanen geringen Zinsbelastung zurückzuführen.

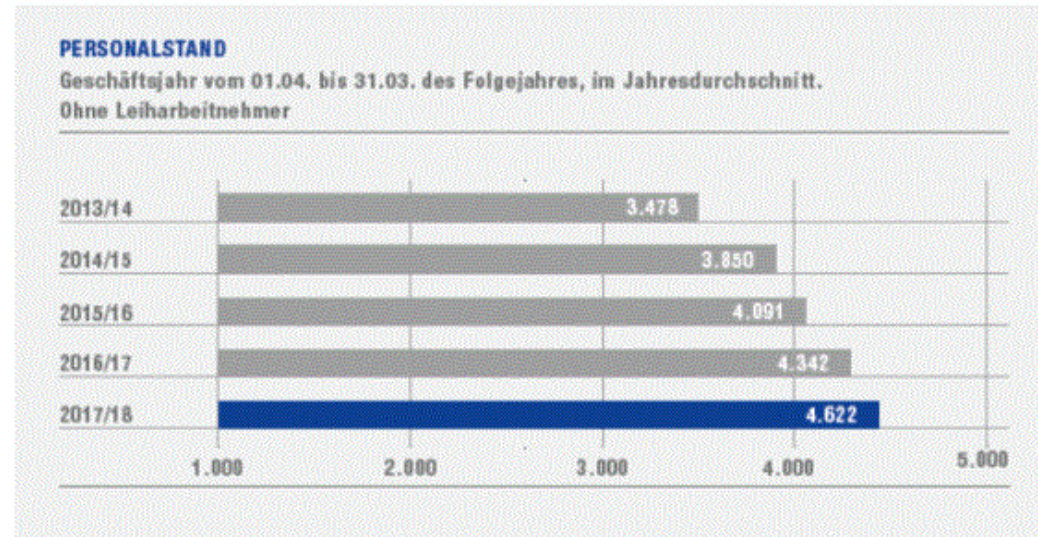
Im Einzelnen konnte in den Vertriebsregionen Südwesteuropa und Westeuropa ein moderates Wachstum auf einem stetigen Niveau verzeichnet werden. In Zentraleuropa und Nordeuropa war ein starkes Wachstum, ein weiterer Ausbau der Flotten sowie auch weiterhin eine gute Perspektive erkennbar. Osteuropa hatte das stärkste Wachstum und übertraf die Erwartungen deutlich.



MITARBEITER

Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter sind ein wesentlicher Bestandteil für den langfristigen Erfolg von Schmitz Cargobull. Im Geschäftsjahr 2017/2018 waren durchschnittlich 4.622 Mitarbeiter im Unternehmen tätig. Hinzu kamen im Durchschnitt 1.589 Leiharbeiter. Das entspricht insgesamt einer Steigerung von 9,4 %. Im Geschäftsjahr fand eine Tarifierhöhung von 2,0 % statt.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2017/18 waren bei der Schmitz Cargobull AG 196 Auszubildende in 13 Ausbildungsberufen tätig. Im Jahresdurchschnitt erhielten 24 junge Leute die Möglichkeit, ein Praktikum zu absolvieren oder ihre Abschlussarbeit zu verfassen. Momentan ist bei Schmitz Cargobull noch kein akuter Fachkräftemangel erkennbar. Dennoch wird versucht vorzubeugen, indem eine intensive Ausbildung neuer Fachkräfte stattfindet.



Forschung und Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2017/2018 stand im Bereich Forschung & Entwicklung die kontinuierliche Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios im Mittelpunkt. Die drei Schwerpunkte lassen sich unter den Stichpunkten „Kosten optimieren“, „Gewicht reduzieren“ und „Handling vereinfachen, Kundennutzen erhöhen“ zusammenfassen.

Ein Highlight ist die Einführung des Sattelcurtainsiders S.CS MEGA mit dem neuen rollierten Chassis, wodurch das Gewicht um 300 kg auf ein Leergewicht von nur noch 6.290 kg reduziert werden konnte. Weitere Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung brachten eine Einsparung von 200 kg beim S.CS UNIVERSAL GENIOS, so dass das Fahrzeug jetzt weniger als 6.000kg wiegt. Dank der neuen Schiebeplane Power Curtain kann auf lose Holz- oder Aluminiumlatten im Aufbau verzichtet werden. Diese Entwicklung wurde im Geschäftsjahr fast abgeschlossen und im Vorfeld der IAA 2018 dem Markt vorgestellt. Serienmäßig verfügt das Fahrzeug über das DIN EN 12642 Code XL-Zertifikat und ist zusätzlich mit einer neu designten seitlichen Schutzeinrichtung ausgestattet.

Die Weiterentwicklung der Volumenzugkombination Motorwagen M.CS und Zentralachsanhänger Z.CS wurde in dem Geschäftsjahr 2017/18 so vorangetrieben, dass die Gewichtsreduzierung von 500 kg auf der IAA 2018 präsentiert werden kann. Bis dahin wird auch eine Megaausführung verfügbar sein. Wie alle Schmitz Cargobull Produkte wurde auch diese Kombination im eigenen Testcenter erprobt. Bei der Entwicklung für dieses Nischenprodukt konnten Synergien aus der Großserientechnik und der Systembaukasten der Produktlinie Planenaufleger genutzt werden.



Eine umfangreiche Weiterentwicklung erfuhr der Sattelkoffer S.KO COOL, so dass auf der IAA Nutzfahrzeug 2018 ein komplett neues Fahrzeug präsentiert wird. Mit der Gesamtlösung aus weiterentwickeltem Kühlkoffer, neuem Kühlgerät S.CU (Semitrailer Cooling Unit) und Telematik erhalten Transportunternehmen ein optimiertes Gesamtpaket für alle Anforderungen der Kühllogistik. Im Rahmen der Neugestaltung beim S.KO COOL erhielt die Frontpartie ein komplettes Facelifting, so dass die Stirnwand jetzt besser geschützt und isoliert ist. Ebenfalls optimiert wurden der seitliche Anfahrerschutz und der Heckrammschutz. Der neu gestaltete Multifunktions-Boden bietet höhere Rutschsicherheit, erleichtert die Ladungssicherung durch integrierte Profilschienen und ist langlebiger.

Das Konzept „SmartTrailer“ spiegelt sich beim S.KO COOL in der umfassenden Telematiklösung wider, die von der Temperaturkontrolle sensibler Waren über die Bestimmung der Trailerposition bis zu proaktiven Fehlermeldungen reicht. Schmitz Cargobull ist der einzige Trailerhersteller, der sich mit gesamtheitlichen elektronischen Systemen im Trailer beschäftigt. Die aufeinander abgestimmten Systeme - zum Beispiel Kühlaufleger und Transportkältemaschine - stammen aus einer Hand und punkten durch viele Zusatzfunktionen, die das Unternehmen auch in-house entwickelt hat.

Weiterentwickelt wurde die hauseigene Transportkältemaschine, die jetzt mit einem modernen Common-Rail-Dieselmotor ausgerüstet ist. Damit wird die neue Abgasvorschrift Stage V technisch und funktional erfüllt, die zum 1. Januar 2019 in Kraft tritt. Der Kraftstoffverbrauch der neuen Semitrailer Cooling Unit (S.CU) sinkt dadurch um bis zu 10 Prozent, die Geräuschemission ist niedriger, und das Gewicht konnte um rund 50 kg verringert werden. Das überarbeitete Display an der S.CU ist besser ablesbar und einfacher bedienbar.

In der Produktlinie Sattelkipper standen der Volumenkipper für Agrartransporte und der isolierte Kipper für den Asphalttransport im Mittelpunkt. Der Sattelkipper S.KI Volume AK bietet bei gleichem Muldenvolumen eine um 160 mm reduzierte Einladehöhe und ein bis zu 150 kg reduziertes Leergewicht. Ab September ist der Kipper auch mit der Schmitz Cargobull-Achse lieferbar.

Der Sattelkipper mit Stahlrundmulde S.KI SR ist jetzt mit einer segmentierten Isolierung auf Basis eines neuen Dämmschaums mit sehr guten akustischen und thermischen Dämmeigenschaften ausgestattet. Dadurch lassen sich die einzelnen Segmente bei Beschädigungen, zum Beispiel durch seitliches Anfahren von Radladern, einfach austauschen. Das Mehrgewicht konnte mit circa 310 kg niedrig gehalten werden. Auch die Aluminium-Kastenmulde gibt es jetzt mit einer Vollisolierung. Diese gewichtsoptimierte Transportlösung sorgt mit einem Eigengewicht ab 5,1 t für eine hohe Nutzlast.

Im Geschäftsjahr ist die Produktion der Bausätze für Transporter-Aufbauten V.KO für die „letzte Meile“ angelaufen. Die modularen Kofferaufbauten, die an OEMs und Fahrzeugbauer geliefert werden, sind innerhalb von vierzehn Werktagen ab Werk verfügbar. Aufbauzeiten, Robustheit und Gewicht setzen hier einen neuen Benchmark. Das modulare Hilfsrahmenkonzept ist für unterschiedlichste Fahrgestelle anwendbar.

Mit dem SmartTrailer Konzept wurden die Digitalisierung, die Sensorik, und die Funktionssoftware-Entwicklung bei Schmitz Cargobull weiter ausgebaut und in ein erfolgreiches Produkt überführt. Die Prototypenentwicklung für rein elektrisch versorgte Kühlgeräte und Auflieger wurde als Vorentwicklung erfolgreich betrieben und bis zum Aufbau eines Fahrzeuges vorangetrieben.

Neben der Vorbereitung zur Einführung der neuen Schmitz Cargobull Entwicklungsumgebung und Produktdatenstruktur wurde im F&E-Bereich die große Erfahrung mit der Finite-Elemente-Berechnung (FEM) in Abstimmung mit dem Versuch und den Lebensdauererprobungen ausgebaut. Die Berechnungen haben inzwischen eine sehr hohe Präzision erreicht. Die mittlerweile vierjährige Erfahrung mit den rollierten Chassis spiegelt sich hier wider, der genaue Abgleich zwischen realen Versuchsergebnissen aus dem Schmitz Cargobull Validation-Center und der FEM-Berechnung trägt nun Früchte. Kurze Entwicklungszeiten, weniger Erprobungsschleifen und optimierte Produkte sind das Ergebnis der langjährigen Arbeit. In Europa ist Schmitz Cargobull der einzige Trailer-Hersteller, der über langjährige Erfahrung mit einem eigenen Testzentrum mit einem Hydropulser verfügt. Die Flexibilität des Hydropulsers wurde auch für die Entwicklung der V.KO Van Bodies genutzt. Schmitz Cargobull investierte im Geschäftsjahr rund 1 % des Umsatzes in den Bereich Forschung & Entwicklung.

Risiko- und Chancenbericht

RISIKOMANAGEMENT- UND FRÜHERKENNUNGSSYSTEM

Als international tätige Unternehmensgruppe ist Schmitz Cargobull gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen, finanzwirtschaftlichen sowie unternehmensspezifischen Risiken und Chancen ausgesetzt, die allgegenwärtige Bestandteile der Unternehmenstätigkeit sind.

Für einen nachhaltigen Erfolg von Schmitz Cargobull ist es entscheidend, die Risiken und Chancen, die sich aus der operativen Tätigkeit ergeben, frühzeitig zu erkennen und vorausschauend zu steuern. Risiken können das Geschäft von Schmitz Cargobull beeinträchtigen und in extremen Fällen könnten sie auch den Fortbestand des Unternehmens gefährden. Unter Risiko wird die Gefahr des Eintretens von Ereignissen oder Handlungen verstanden, die das Erreichen strategischer oder operativer Ziele negativ beeinflussen können. Die Möglichkeit, dass aufgrund von externen Einflüssen, Entwicklungen oder durch Handlungen geplante Unternehmensziele gesichert oder übertroffen werden, sieht das Unternehmen als Chance.

Die Steuerung von Schmitz Cargobull ist auf rentables Wachstum und damit letztlich auf die Steigerung des Unternehmenswertes ausgelegt. Um Marktchancen zu nutzen, geht Schmitz Cargobull daher bewusst Risiken ein, wenn zu erwarten ist, dass dadurch ein angemessener Beitrag zur Steigerung des Unternehmenswertes erzielt wird. Existenzgefährdende Risiken dürfen nicht eingegangen werden bzw. müssen, wenn nicht vermeidbar, durch geeignete Maßnahmen minimiert werden. Das Risikomanagement- und Frühwarnsystem ist daher 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 Stützpfiler des Risikomanagements sind die Mehrjahresplanung, die monatlich rollierende Planung, das umfassende Berichtswesen, das Compliance Management und das interne Kontrollsystem.

Die Gesamtverantwortung für die Implementierung und Aufrechterhaltung des Risikomanagementsystems trägt der Vorstand der Schmitz Cargobull AG. Das System umfasst die Identifikation, Erfassung, Bewertung, Überwachung und Berichterstattung von Risiken. Weiterhin sind Maßnahmen zur Risikokontrolle und Steuerung definiert. Für alle definierten Risikofelder sind Verantwortliche „Risk Owner“ benannt. Diese stellen sicher, dass neben der Erfassung und Bewertung von Risiken auch geeignete Maßnahmen zur Risikoreduzierung entwickelt und gegebenenfalls umgesetzt werden. Die Überwachung der Wirksamkeit des eingerichteten Risikomanagementsystems obliegt dem Aufsichtsrat der Schmitz Cargobull AG sowie dem Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates.

Soweit sinnvoll möglich, erfolgt für jedes identifizierte Einzelrisiko eine Bewertung auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenshöhe. Für die Bewertung der Risiken ist ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr definiert. Ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % wird von einer sehr hohen Eintrittswahrscheinlichkeit ausgegangen. Eine Schadenshöhe/Auswirkung ab 30 Mio. EUR ist für das Unternehmen sehr groß/bedeutend. Gleiche Risiken aus verschiedenen Gesellschaften werden zu einem Gesamtrisiko aggregiert. Die wesentlichen Risiken in den Tochtergesellschaften sind durch die vor gegebenen Führungsstrukturen in das Risikomanagement der Schmitz Cargobull AG ein gebunden. Aus der Gesamtheit aller erfassten Risiken werden die für Schmitz Cargobull wesentlichen Risiken identifiziert.



Unterstützt wird der Prozess durch eine Risikomanagement-Software in der der gesamte Ablauf abgebildet ist und die halbjährliche Bewertung der identifizierten Risiken dokumentiert wird. Die Koordination und Kommunikation der erfassten Risikoinformationen wird durch den Risikokordinator sowie durch ein unterstützendes Risikokomitee vorgenommen. Die Informationen über die erfassten Risiken aus den Gesellschaften werden verdichtet, gegenseitige Abhängigkeiten geprüft und in einem Risikobericht zusammengefasst, der an den Vorstand kommuniziert wird. Darüber hinaus wird dem Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates sowie dem Aufsichtsrat über die Risikolage berichtet.

Wichtige Informations- und Steuerungsinstrumente des Risikomanagementsystems sind in die Unternehmenssteuerung integriert.

Die Mehrjahresplanung beinhaltet die detaillierte Planung des kommenden Geschäftsjahres für die Schmitz Cargobull AG und ihre Tochtergesellschaften. Sie gibt somit die Sollwerte für viele 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 so frühzeitig erkannt werden und geeignete Maßnahmen können eingeleitet werden.

Die monatlich rollierende Planung ist ein weiteres wichtiges Instrument des Risikomanagements. Hier werden zeitnah aktuelle Marktentwicklungen und die Auswirkungen auf verschiedene Unternehmensbereiche und auf die Supply Chain analysiert. Der Fokus liegt hierbei auf der Auswirkung 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 kritischen Bereichen. Darüber hinaus finden Prüfungen durch die Konzernrevision statt. 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 (weitere Informationen hierzu im Absatz Recht und Compliance).

CHANCEN UND RISIKEN

Wesentliche Chancen und Risiken, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Schmitz Cargobull AG 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 sieht das Unternehmen in folgender Reihenfolge in der zukünftigen Entwicklung der Absatzmärkte, sowohl durch die ungewisse politische Entwicklung (zum Beispiel Brexit, Russlandsanktionen, ...) als auch in der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung und einer Überhitzung des Transportmarktes.

Weitere bedeutende Risiken bestehen auf der Beschaffungsseite, insbesondere bei der Entwicklung der Stahl- und Aluminiumpreise sowie durch einen drohenden Handelskrieg (zum Beispiel Schutzzölle für Reifen).

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. Auch bei dem im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt angestiegenen Auftragsengang weisen die Zulassungszahlen für Sattelaufleger und Motorwagenaufbauten in einzelnen Regionen teilweise erhebliche unterjährige Schwankungen auf. Eine Hauptursache hierfür sind konjunkturelle Schwankungen sowohl einzelner Absatzregionen als auch bestimmter Branchen wie zum Beispiel Automotive. Derartige Schwankungen schlagen in der Regel deutlich überproportional auf den Trailermarkt durch. Die Unsicherheit der Kunden im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung bedeutender Kostenfaktoren, wie zum Beispiel Dieselpreis, Steuern oder Mautentwicklung auf Bundesstraßen stellt für Schmitz Cargobull ein weiteres Risiko dar. Auch der zunehmende Fahrermangel in allen Ländern erweist sich als Problem bei geplanten Kapazitätserweiterungen.

Politische Spannungen und Konflikte in verschiedenen Ländern des mittleren Ostens sind mögliche Risikofaktoren, insbesondere für den Produktions- und Montagestandort in der Türkei. Unter anderem bedingt durch den andauernden Konflikt zwischen Russland und der Ukraine und die damit einhergehenden Import- und Exporterschwernisse ist der osteuropäische Absatzmarkt weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Hiervon betroffen sind auch Kunden in Zentraleuropa, die bislang in hohem Maße im Russlandverkehr aktiv waren. Insbesondere Schmitz Baltic hat in der Vergangenheit große Teile der Produktion in Russland bzw. für Russlandtransporte abgesetzt und ist daher besonders stark betroffen. Mittelfristig werden aufgrund des entstehenden Investitionsstaus Chancen für eine deutliche Erholung erwartet. Für den Absatz in Großbritannien besteht weiterhin bedingt durch den Brexit und damit möglicherweise einhergehenden Zoll- und Währungsthemen ein erhebliches Risikopotenzial.

Den dargestellten Absatzrisiken begegnet Schmitz Cargobull mit flexiblen Produktionskonzepten, Kostenflexibilität durch Leiharbeit und Arbeitszeitkonten. Dies betrifft auch weitere Teile der Lieferkette. Darüber hinaus verstärkt das Unternehmen kontinuierlich seine Position im weniger konjunkturabhängigen Service- und Ersatzteilgeschäft.

Schmitz Cargobull unterstützt den Absatz seiner Produkte zum Teil mit der Abgabe von Rücknahmeverpflichtungen und Verwertungsvereinbarungen. Grundsätzlich sind diese Verpflichtungen marktwertorientiert und beinhalten teils erhebliche Sicherheitsabschläge für etwaige Preisschwankungen im Gebrauchtfahrzeugmarkt sowie für möglicherweise notwendige Instandsetzungen. Dennoch können sich hieraus im Einzelfall Verlustrisiken ergeben. Insgesamt wird die Herausgabe von Verwertungs- und Rückkaufvereinbarungen bezüglich Beschaffungsrisiken, Fahrzeugwerten und Laufzeiten wie in den Vorjahren weiterhin restriktiv gehandhabt und erfolgt konzernweit ausschließlich aus einer zentralen Stelle.

Wettbewerber



Nach wie vor bestehen produktionsseitig bei einigen Trailerherstellern Überkapazitäten, die zu hohem Preisdruck führen. Dies wird durch intensive Aktivitäten von Wettbewerbern zur Erweiterung ihres Produktionsprogramms und ihrer Absatzmärkte verstärkt. Die Produkte der Wettbewerber sind mit den Produkten von Schmitz Cargobull teilweise vergleichbar, so dass das Risiko besteht, dass die Marke bei der Kaufentscheidung des Kunden zukünftig eine geringere Relevanz haben wird. Schmitz Cargobull geht daher auch weiterhin davon aus, dass die erzielbaren Margen unter Druck bleiben und die Ertragssituation gefährden können.

Zum frühzeitigen Erkennen von Marktentwicklungen und Wettbewerbsaktivitäten mit möglichen Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfungskette führt Schmitz Cargobull regelmäßige Analysen durch und aktualisiert so die operative Absatz-, Produktions- und Beschaffungsplanung.

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 2017/2018 weiterhin auf einem hohen Niveau. Für 2018 wird weiterhin mit deutlich steigenden Rohstoffpreisen bei Stahl und Aluminium gerechnet. EU-Zölle auf chinesische Waren, insbesondere Reifenlieferungen, haben ebenfalls preistreibende Wirkung. Die Weitergabe gestiegener Rohstoff- und Materialpreise über höhere Verkaufspreise ist eine notwendige Maßnahme zur Abfederung dieses Risikos. Generell ist die Materialverfügbarkeit weiterhin hoch, teilweise sind Lieferketten durch das hohe Volumen weitgehend ausgelastet. Ein Großteil der Materiallieferungen ist darum durch Second-source-Lieferanten abgesichert. Die vorhandenen Single-source-Lieferanten werden intensiv beobachtet. Aufgrund des derzeit sehr hohen Produktionsniveaus können Beschaffungsrisiken durch Engpässe bei Lieferanten nicht völlig ausgeschlossen werden. 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

Cashflows aus Projektgeschäften und geplanten Verkäufen in den wesentlichen Währungen GBP, SEK, NOK und RUB werden gesichert. 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

Die Zinsrisiken aus variabel verzinsten Darlehen sind durch entsprechende Zinssicherungsgeschäfte abgesichert.

Liquiditätsrisiken

Schmitz Cargobull arbeitet sehr konstant mit einem bewährten Kreis von Finanzpartnern zusammen. Eine kontinuierliche und offene Informationspolitik ist dabei eine wichtige Säule der Zusammenarbeit. Diese bildet zusammen mit einer aktuell hohen Liquidität die Basis für die Finanzierung geplanter Investitionen.

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

Im Bereich der mittelfristigen Absatzfinanzierung haben sich die Risiken gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht verringert, da im erheblichen Umfang Fahrzeuge aus risikobehafteten Verträgen verwertet wurden. Die in Einzelfällen entstandenen Verluste waren durch entsprechende Rückstellungen vollständig gedeckt. Noch vorhandene Risiken aus GAP- und Top-Up-Garantien sind weiter rückläufig.

Grundsätzlich stellen Rücknahmevereinbarungen ein Risiko dar, sofern die am Markt künftig erzielbaren Gebrauchtwagenerlöse sich wesentlich gegenüber den Erwartungen bei Vertragsabschluss verringern. Diesem Risiko wird durch eine sorgfältige Vertragsgestaltung mit konservativer Restwerterwartung und wenn erforderlich durch die Bildung angemessener Rückstellungen Rechnung getragen.

PRODUKT UND PRODUKTION

Schmitz Cargobull versteht sich als Spitzenanbieter im Trailerbereich mit dem Anspruch, qualitativ hochwertige Produkte zu entwickeln und zu vermarkten. Als Hersteller von Trailern bestehen für Schmitz Cargobull Risiken in Bezug auf die Produktqualität. Eine mangelhafte Produktqualität kann unter anderem zu Garantie-, Gewährleistungs- Kulanzkosten führen oder aber in den Verlust von Marktanteilen oder geringeren Margen münden. Darüber hinaus sind Ansprüche aus Produkthaftung und Schadenersatz möglich, für die Schmitz Cargobull Versicherungen in einem angemessenen Umfang abgeschlossen hat.

Zur Minimierung von Qualitäts- und technischen Compliancerisiken wurde ein umfassendes Qualitätsmanagement implementiert. Dieses sieht eine stetige Analyse und Verbesserung der Entwicklungs- und Produktionsprozesse vor. Der Produktentstehungsprozess wurde weitgehend standardisiert. Jede Innovation durchläuft fest definierte Entwicklungsstufen bis zur Serienreife. 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.

Die Sicherheit der Fahrzeuge wird auf höchstem Niveau durch umfangreiche Tests in dem eigenen Test- und Versuchszentrum CVC (Cargobull Validation Center) gewährleistet. Der Risikominimierung durch umfangreiche Testreihen im Roadsimulator kommt dabei höchste Bedeutung zu. Für dennoch vorhandene und erkannte Gewährleistungsrisiken wird durch Bildung entsprechender Rückstellungen Vorsorge getroffen.

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 Vakanzzeiten 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.

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 Verhaltensweisen 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.

Ein externer Datenschutzbeauftragter ist für die Schmitz Cargobull AG und die übrigen deutschen Gesellschaften ernannt. Dieser berät Schmitz Cargobull europaweit bei der Umsetzung der seit Mai 2018 geänderten Anforderungen an den Datenschutz und steht den Mitarbeitern bei datenschutzrelevanten Fragestellungen als Ansprechpartner zur Verfügung. Weiterhin ist in der Schmitz Cargobull AG ein Geldwäschebeauftragter nebst Stellvertreter benannt, der für den gesamten Konzern tätig ist. Erforderliche Schulungen wurden durchgeführt. Die im Bereich Geldwäsche notwendigen Identifizierungs- und Legitimationsprüfungen von Geschäftspartnern werden vorgenommen.

Zur Exportkontrolle und zur Verhinderung von Terrorismusfinanzierung ist eine Software im Einsatz, mittels derer alle Geschäftspartner gegen permanent aktualisierte sogenannte schwarze Listen abgeglichen werden. Compliance-relevante Themen im Personalbereich sind neben den tariflichen Sachverhalten schwerpunktmäßig die Einhaltung arbeitsrechtlicher Sachverhalte und die Vermeidung von Diskriminierung jedweder Art. Ein weiteres relevantes Thema ist die Arbeitnehmerüberlassung durch Leiharbeitsunternehmen. Hier finden strikte Kontrollen von Arbeitnehmerüberlassungserlaubnis und Unbedenklichkeitsbescheinigung des Sozialversicherungsträgers statt.

Um Compliance-Verstöße frühzeitig zu erkennen und mögliche Schäden für das Unternehmen, Mitarbeiter und Geschäftspartner zu verhindern hat Schmitz Cargobull unter anderem mit der Benennung eines externen Ombudsmanns die Möglichkeit für seine Mitarbeiter geschaffen, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, ethische Normen und Grundwerte zu melden. Dies kann auch unter Wahrung der Anonymität des Hinweisgebers erfolgen. Der Ombudsmann leitet die Hinweise zur Prüfung und Weiterverfolgung an den Chief Compliance Officer der Schmitz Cargobull AG weiter.

Darüber hinaus gehört die Prüfung von compliance-relevanten Sachverhalten grundsätzlich zum Standardprüfprogramm der Konzernrevision für in- und ausländische Gesellschaften.

CHANCENMANAGEMENT

Die Identifizierung und Analyse von Chancen liegt bei Schmitz Cargobull in der Zuständigkeit des Vorstands und in Teilen des Senior-Managements. Ein Regelprozess wie beim Risikomanagement zur Identifikation, Erfassung, Bewertung und Kommunikation von Chancen besteht derzeit nicht. Vielmehr werden die Chancen in Vorstandssitzungen, Themenworkshops und Strategietagungen bearbeitet. Die größten Potentiale werden in der weiteren Globalisierung von Absatz- und Einkaufsmärkten sowie im Einstieg in die leichte Fahrzeugklasse gesehen, mit dem das Unternehmen am Wachstum des KEP- (Kurier-, Express-, Paketdienst) Marktes teilhaben kann.

WESENTLICHE CHANCEN

Die KEP-Branche weist erhebliche Wachstumsraten auf. In naher und mittlerer Zukunft wird durch den wachsenden Internethandel und die Urbanisierung weiteres signifikantes Wachstum erwartet. Hieran kann Schmitz Cargobull mit dem Einstieg in dieses bislang nicht bediente Marktsegment teilhaben.

Die zunehmend global ausgerichtete Strategie von Schmitz Cargobull bietet attraktive Wachstums- und Ertragschancen außerhalb Europas. Wichtige Bausteine in diesem Zusammenhang sind die Beteiligung an einem südafrikanischen Hersteller von Sattelanhängern und der Ausbau des Vertriebs- und Servicenetzes in Australien. In der Türkei mit einem für Schmitz Cargobull hohen Marktvolumen wird mittelfristig ein erhebliches Wachstumspotenzial gesehen. Durch den aktuellen Aufbau einer Small-Scale-Factory, einer eigenen Vertriebsorganisation und eines voll integrierten Service-Angebot soll der Marktanteil in der Türkei deutlich erhöht werden.

Die größten Wachstums- und Ertragschancen werden im Servicebereich Value Added Services, insbesondere bei den Smart Trailer Solutions gesehen. Der Anteil der mit Telematik-Systemen ausgestatteten Fahrzeuge steigt stetig.

EINSCHÄTZUNG DER GESAMT- RISIKO- 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 der Volatilität der Absatzmärkte und der Entwicklung von Rohstoffpreisen, die in Verbindung mit den im Markt vorhandenen hohen Produktionskapazitäten einen erheblichen Wettbewerbs- und Margendruck bewirken.



Insgesamt hat sich die Risiko- und Chancensituation der Schmitz Cargobull AG gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die Analyse der Risikosituation liefert keine Anhaltspunkte für Risiken, die den Bestand des Unternehmens in Frage stellen könnten.

Prognosebericht

Die Aussagen zur Entwicklung der Konjunktur sind der 135. Gemeinschaftsdiagnose der führenden deutschen Wirtschaftsinstitute sowie dem Monatsbericht Juni 2018 der Deutschen Bundesbank Perspektiven der deutschen Wirtschaft - entnommen.

HOCHKONJUNKTUR DAUERT AN - ANSPANNUNGEN NEHMEN ZU

In den USA, in Japan und im Euroraum steigt die Produktion deutlich schneller als im Trend, und die Normalauslastung der Produktionskapazitäten ist bald erreicht oder sogar bereits übertroffen. Die chinesische Wirtschaft ist infolge wirtschaftspolitischer Anregungen wieder in einer Phase kräftiger Expansion, deren Zenit aber mittlerweile überschritten sein dürfte.

Der Aufschwung in diesen großen Volkswirtschaften hat zusammen mit dem Anstieg der Rohstoffpreise auch die Konjunktur in den Schwellenländern insgesamt angeregt.

Die Dynamik bei den Verbraucherpreisen ist gleichwohl nach wie vor gering. Bereinigt um die kurzfristigen Effekte von Energiepreisschwankungen ist die Inflation im Euroraum allerdings im Einklang mit der guten Konjunktur von 0,9 % zur Jahreswende auf 1,3 % im Sommer gestiegen.

Die Geldpolitik dürfte langsamer gestrafft werden als noch im Frühjahr erwartet. Die EZB dürfte ihr Anleihekaufprogramm im Jahr 2018 allmählich auslaufen lassen – für die Prognose ist ein Zeitraum von neun Monaten unterstellt. Eine Anhebung des Leitzinses nehmen die Institute erst für den Verlauf des Jahres 2019 an, denn der Euro hat in den vergangenen Monaten merklich aufgewertet, und dies wirkt dem Bestreben der EZB, die Inflationsrate in die Nähe ihres Zielwertes zu bringen, zumindest kurzfristig entgegen.

Der globale Aufschwung dürfte sich im Prognosezeitraum fortsetzen, wenngleich der Zuwachs der Weltproduktion allmählich geringer werden dürfte. Für dieses und das nächste Jahr prognostizieren die Institute für den in diesem Gutachten berücksichtigten Länderkreis eine Expansionsrate von 3,1 %; für 2019 werden 2,9 % erwartet.

Die Produktion im Euroraum steigt voraussichtlich über den gesamten Prognosezeitraum stärker als das Produktionspotenzial.

Für die jüngste Beschleunigung des Welthandels ist wohl vor allem die konjunkturelle Belebung der Weltwirtschaft verantwortlich. Wichtige Faktoren, die darauf hinwirken, dass sich die Dynamik des internationalen Warenverkehrs in den vergangenen Jahren strukturell verlangsamt hat, bestehen hingegen fort. So rechnen die Institute damit, dass der Welthandel in den kommenden Jahren wieder mit etwas geringeren Raten von rund 3,5 % expandiert – nach einem Zuwachs von 4,2 % im laufenden Jahr.

Zwar bestehen viele der in vergangenen Gemeinschaftsdiagnosen angesprochenen geopolitischen Risiken fort. Die wirtschaftspolitischen Risiken haben sich allerdings in den vergangenen Monaten deutlich verringert. Mittlerweile hat sich herauskristallisiert, dass die Politik in den USA wohl weit weniger drastische Änderungen vornehmen wird, als noch im Frühjahr für möglich gehalten worden war. In Europa haben Wahlniederlagen europakritischer Parteien in einigen EU-Ländern dazu geführt, dass die Wahrscheinlichkeit einer politischen Destabilisierung der Europäischen Union gesunken ist. Auch ist es wahrscheinlicher geworden, dass sich der Austritt Großbritanniens aus der EU ohne abrupte Brüche vollzieht. Die Diskussion um den Brexit belastet zwar die britische Wirtschaft, aber man entwickelt bereits Vorstellungen über längere Übergangszeiten. Trotz der Schwäche in Großbritannien wird das Wachstum in der EU weiter bei etwa 2 % liegen und demnach relativ stetig expandieren. In Deutschland liegt die Expansion weit über dem langjährigen Trend und die übrige Eurozone kann im Expansionstempo wieder mithalten, allerdings mit nennenswerten Unterschieden von Land zu Land.

Die Auftriebskräfte in der deutschen Wirtschaft sind stärker geworden. In der ersten Jahreshälfte beschleunigte sich das Expansionstempo deutlich - die Jahresrate betrug 2,5 %. Die Kapazitätsauslastung ist damit weiter gestiegen, und die gesamtwirtschaftliche Produktion übersteigt das Produktionspotenzial. Impulse kamen von den Exporten, die in der ersten Jahreshälfte in beschleunigtem Tempo anzogen. Aber auch die inländische Verwendung blieb eine treibende Kraft der Expansion. Die privaten und die staatlichen Investitionsausgaben nahmen kräftig zu. Auch die Ausrüstungsinvestitionen expandierten kräftig; sie dürften zuletzt nicht mehr vorrangig von der guten Binnenkonjunktur stimuliert worden sein, sondern auch von dem anziehenden Auslandsgeschäft. Da die Konjunktur bereits seit einiger Zeit kräftig aufwärtsgerichtet ist, machen sich in einigen Segmenten der Wirtschaft erste Zeichen einer Anspannung bemerkbar.

Neben der konjunkturellen Entwicklung hat der LKW-Güterverkehr erheblichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung von Schmitz Cargobull. Der LKW-Güterverkehr in der EU-28 hat seit 2014 wieder kräftig angezogen. Gleichzeitig ist der Verdrängungswettbewerb durch europäische Spediteure schon weit fortgeschritten. Inzwischen profitieren auch westeuropäische Spediteure wieder von der steigenden Transportnachfrage. In Deutschland ist die Entwicklung aber noch recht verhalten. In Deutschland wird auch in den Jahren 2018 und 2019 ein weiteres, wenn auch verlangsamtes Wachstum des LKW-Güterverkehrs erwartet. Der Nachfragehöhepunkt der Neuzulassungen von Sattelanhängern in Deutschland scheint aber alsbald erreicht, da nunmehr die schwachen Neuzulassungsjahrgänge aus der Finanzkrise zum Ersatz anstehen.

Für das laufende Geschäftsjahr 2018/2019 liegt die Planung bei einem Produktionsvolumen von ca. 67.000 Fahrzeugen und Aufbauten, was einem Anstieg gegenüber dem abgelaufenen Geschäftsjahr entspricht. Sollte sich die aktuell gute Nachfragesituation im Geschäftsjahr weiter fortsetzen, könnte diese Menge auch übertroffen werden.

Für die Folgejahre wird weiteres Wachstumspotenzial insbesondere bei Aufbauten gesehen und ein Absatz von über 70.000 Einheiten erwartet. Beim Auftragseingang wird für das Geschäftsjahr 2018/2019 eine Fortsetzung der Entwicklung in den ersten Monaten des Kalenderjahres erwartet.

Zurzeit kann insgesamt von einem Auftragseingang für das laufende Geschäftsjahr von ca. 59.800 Fahrzeugen und Aufbauten ausgegangen werden. Die ersten Monate des Geschäftsjahres zeigten ein weiterhin hohes Niveau bei den Auftragseingängen. Diese waren wie erwartet unter dem Vorjahr, aber auf Planniveau.

Für das neue Geschäftsjahr wird ein weiterer Anstieg der Rohstoffmarktpreise erwartet. Im Personalbereich wird in der Planung eine angemessene Tarifierhöhung berücksichtigt.



Die Investitionen von Schmitz Cargobull werden in den Folgejahren das Niveau des abgelaufenen Geschäftsjahres überschreiten.

Beim Umsatz für 2018/2019 wird zunächst ein Anstieg auf ca. 2,4 Mrd. € erwartet. Im Folgejahr 2019/2020 wird sich der Umsatz mit einer Seitwärtsbewegung bei ca. 2,4 Mrd. € stabilisieren. Der Konzernjahresüberschuss im nächsten Geschäftsjahr sollte sich zwischen 55 und 60 Mio. € bewegen.

Altenberge, den 19. Juli 2018

Andreas Schmitz
Vorsitzender

Boris Billich

Andreas Busacker

Roland Klement

Konzernbilanz zum 31. März 2018

Aktiva

	31.03.2018 €	31.03.2017 €
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.327.706,24	5.251.319,45
2. Firmenwert	600.589,58	900.884,38
3. Geleistete Anzahlungen	4.996.529,81	5.230.995,65
	12.924.825,63	11.383.199,48
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	103.437.380,03	91.334.125,84
2. Technische Anlagen und Maschinen	58.938.092,58	43.884.291,13
3. Vermietete Fahrzeuge	18.818.950,90	10.741.248,01
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.474.556,87	11.303.703,35
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	19.799.695,13	26.498.370,71
	213.468.675,51	183.761.739,04
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.356.409,60	2.358.542,73
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.533.022,92	1.700.000,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	82.626.672,34	67.520.533,01



	31.03.2018 €	31.03.2017 €
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	5.024.827,99	3.843.846,84
5. Sonstige Ausleihungen	170.146,63	194.516,78
	94.711.079,48	75.617.439,36
	321.104.580,62	270.762.377,88
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	54.134.174,05	42.206.124,16
2. Unfertige Erzeugnisse	29.400.849,23	21.100.771,38
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	142.179.936,45	146.958.090,67
4. Geleistete Anzahlungen	796.384,30	919.995,25
	226.511.344,03	211.184.981,46
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	167.349.068,92	156.156.780,14
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.991.106,98	1.226.382,99
3. Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	14.451.876,42	9.785.009,80
4. Sonstige Vermögensgegenstände	34.498.157,83	35.304.317,84
	221.290.210,15	202.472.490,77
III. Sonstige Wertpapiere	29.374.069,42	0,00
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	233.948.437,62	318.178.198,59
	711.124.061,22	731.835.670,82
C. Rechnungsabgrenzungsposten	3.840.646,61	4.383.498,91
D. Aktive latente Steuern	2.723.152,42	2.274.091,47
	1.038.792.440,87	1.009.255.639,08
Passiva		
	31.03.2018 €	31.03.2017 €
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	500.235.214,90	481.672.204,97
IV. Ausgleichsposten aus der Fremdwährungsumrechnung	2.369.329,35	3.247.970,84
	561.658.938,03	543.974.569,59



	31.03.2018	31.03.2017
	€	€
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	700.889,36	805.130,32
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	47.998.724,82	42.534.053,67
2. Steuerrückstellungen	10.981.275,30	6.902.194,69
3. Sonstige Rückstellungen	135.004.737,87	120.066.405,85
	193.984.737,99	169.502.654,21
D. Verbindlichkeiten		
1. Einlagen stiller Gesellschafter	5.737.612,31	5.580.534,92
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	22.737.739,35	24.882.909,32
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	36.185.630,06	39.023.991,79
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	180.228.359,70	182.440.951,01
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.436.156,76	3.644.116,99
6. Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	1.899.783,10	1.685.644,86
7. Sonstige Verbindlichkeiten	23.706.567,61	31.969.879,63
	273.931.848,89	289.228.028,52
E. Rechnungsabgrenzungsposten	8.515.666,58	5.741.594,50
F. Passive latente Steuern	360,02	3.661,94
	1.038.792.440,87	1.009.255.639,08

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. April 2017 bis 31. März 2018

	2017/2018	2016/2017
	€	€
1. Umsatzerlöse	2.173.040.815,26	2.026.040.270,25
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	11.901.830,92	25.511.768,46
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	7.336.003,44	5.751.246,07
4. Sonstige betriebliche Erträge	18.669.226,60	25.770.757,79
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.521.814.781,26	1.399.169.210,97
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	145.109.505,08	124.494.610,17
6. Personalaufwand		



	2017/2018 €	2016/2017 €
a) Löhne und Gehälter	236.843.535,37	228.783.489,48
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	57.726.182,85	45.147.452,29
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	30.708.426,96	26.666.269,44
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	161.372.748,22	153.443.561,55
	57.372.696,48	105.369.448,67
9. Erträge/Aufwendungen aus der Beteiligung an assoziierten Unternehmen	7.117.740,00	-778.946,01
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	167.719,44	14.235,59
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.700.060,85	2.772.875,65
12. Aufwand aus Verlustübernahme	0,00	38.622,69
13. Abschreibung auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	596.269,48	0,00
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.115.047,05	4.727.016,14
	4.274.203,76	-2.757.473,60
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	18.650.512,25	30.345.619,43
15. Ergebnis nach Steuern	42.996.387,99	72.266.355,64
16. Sonstige Steuern	1.452.707,38	1.133.853,61
17. Konzernjahresüberschuss	41.543.680,61	71.132.502,03

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2017/2018

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 acht 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 2018 bzw. es wird ein Zwischenabschluss auf den Konzernabschlussstichtag erstellt. Für die nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen werden die Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2017 im Konzernabschluss verarbeitet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den direkt oder indirekt gehaltenen Anteilsbesitz.

	Anteil
Inland	
Schmitz GmbH, Altenberge	100
Cargobull Trailer Store GmbH, Altenberge*1)	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*1)	100
Cargobull Customer Center GmbH, Altenberge	100
Cargobull Telematics GmbH, Münster	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 (vormals Cargobull Truck Bodies Verwal- tungs-GmbH)	100
Schmitz Cargobull Mitarbeiterbeteiligungs- GmbH, Horstmar*7)	100
Schmitz Cargobull Gotha GmbH, Gotha*1)	100
Alte Sternwarte Service GmbH, Gotha*2)*3)	100
TSE Trailer-System-Engineering GmbH & Co. KG, Ratshausen*3)	100
TSE Geschäftsführungs-GmbH, Ratshausen*3)	100
Ausland (1/2)	
Schmitz Cargobull (UK) Ltd., Warrington/Großbritannien	100
Schmitz Cargobull Nederland B.V., Zevenbergen/Niederlande	100
Schmitz Cargobull Belgium BVBA, Gent/Belgien*5)	100
Schmitz Cargobull Sverige AB, Helsingborg/Schweden	100



	Anteil
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*3)	100
Trailer Engineering AG, Zug/Schweiz	100
Cargobull (Schweiz) AG, Huttwil/Schweiz	100
Schmitz Cargobull Baltic UAB, Panevezys/Litauen	100
Schmitz Cargobull Magyarorszag Kft., Bicske/Ungarn	100
Schmitz Cargobull Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien*3)	100
Schmitz Cargobull SEE S.A., Athen/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*4)	100
Schmitz Cargobull Rumänien SRL, Bukarest/Rumänien	100
Schmitz Cargobull Moldau SRL, Chisinau/Moldau*3)	100
Schmitz Cargobull doo., Muta/Slowenien	100
Ausland (2/2)	
Schmitz Cargobull doo., Ilidza (Sarajevo)/Bosnien Herzegovina	100
Schmitz Cargobull doo., Belgrad/Serbien	100
Schmitz Cargobull Belgium BVBA, Gent/Belgien	100
Schmitz Cargobull Russland OOO, Moskau/Russland	100
Schmitz Cargobull Macedonia DOOEL, Skopje/Mazedonien	100
Schmitz Cargobull Bel IOOO, Minsk/Weissrussland*5)	100
Schmitz Cargobull Eesti OÜ, Rae vald, Jüri/Estland	100
SIA Schmitz Cargobull Latvija, Riga/Lettland	100
Schmitz Cargobull Suomi OY, Vantaa/Finnland	100
Schmitz Cargobull Shanghai Co. Ltd., Shanghai/China*7)	100
TOO Weststar of Kazakhstan, Aktau/Schweiz*3) *7)	100
Schmitz Cargobull PTY LTD, Sydney/Australien*3) *7)	100



	Anteil
Schmitz Cargobull Lietuva UAB; Vilnius/Litauen*7)	100
Schmitz Cargobull Ukraine GmbH, Kiew/Ukraine*6)	100
Schmitz Cargobull Middle East FZE, Dubai/Vereinigte arabische Emirate*3) *7)	100
Schmitz Cargobull Treyler Sanayi ve Ticaret Limited Sirketi, Erenler/Türkei*7)	100
Assoziierte Unternehmen	
Truck IN Europe UG, Berlin	20
Cargobull Finance Holding B.V., Eindhoven/Niederlande	49
Schmitz Dongfeng SPV Co., Ltd., Wuhan/China*3)	50
Schmitz Cargobull (Wuhan) Trailer Co., Ltd., Wuhan/China*3)	50
GRW Holdings Proprietary Limited/Südafrika	33
*) nicht in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen	

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. Aus der Erstkonsolidierung der GRW Holding Proprietary Limited zum 31. März 2018 hat sich ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von TEUR 5.224 ergeben, der in den fünf Folgejahren linear abgeschrieben wird. Der Wertansatz der Beteiligung wurde auf den Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung ermittelt. Eine Anpassung an die im Konzernabschluss angewandten Bewertungsmethoden findet nicht statt.

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 150 aber nicht EUR 1.000 übersteigen, werden in einem Sammelposten über 5 Jahre abgeschrieben. Bei Anschaffungskosten bis EUR 150 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 in den Wertpapieren des Anlagevermögens ausgewiesene Rückdeckungsversicherungsansprüche zur Insolvenzversicherung von Zeitguthaben von Mitarbeitern in Höhe von TEUR 5.025 (Vorjahr TEUR 3.800). Die Bewertung erfolgt zu Anschaffungskosten gem. § 253 Abs. 1 HGB. Es handelt sich nicht um Deckungsvermögen im Sinne des § 246 Abs. II S.2 HGB, da es sich bei den Zeitguthaben um keine Altersversorgungsverbindlichkeiten oder vergleichbar langfristig fällige Verbindlichkeiten handelt. Die Rückstellung für das zu sichernde Zeitguthaben beträgt zum 31. März 2018 TEUR 5.188 (Vorjahr TEUR 4.457). Der Aktivwert der Rückdeckungsversicherungen beträgt auf Basis der Mitteilung des Versicherers zum Bilanzstichtag TEUR 5.025 (Vorjahr TEUR 3.843).

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 diese 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 3,58 % sowie eines Rententrends von 5,34 % alle drei Jahre und einer Fluktuation mit Faktor 0,5 ermittelt. Es wurden die Richttafeln 2005G 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 9.158 (Vorjahr TEUR 7.129).

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 I 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 und sonstigen Vermögensgegenständen haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr:

	31.3.2018 TEUR	31.3.2017 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.368	11.778
Sonstige Vermögensgegenstände	64	40

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 2.723 (Vorjahr TEUR 2.274) 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 2017/2018 wie folgt entwickelt:

	TEUR
Stand am 1. April 2017	481.672
Gezahlte Dividenden	-22.497
Konzerngewinn	41.544
Währungsdifferenzen Änderung des Konsolidierungskreises	-484 0
Stand am 31. März 2018	500.235

Die verrechneten aktivischen Unterschiedsbeträge betragen zum Stichtag insgesamt TEUR 12.409.

Rückstellungen

	31.3.2018 TEUR	31.3.2017 TEUR
Rückstellungen für Pensionen	47.999	42.534
Steuerrückstellungen	10.981	6.902
Sonstige Rückstellungen	135.005	120.066
	193.985	169.502

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	Altersteilzeitguthaben
	TEUR	TEUR		
Historische Anschaffungskosten	5.642	2.324		
Beizulegender Wert	5.897	2.672		
Erträge aus dem Deckungsvermögen	88	52		
	Verrechnete Verpflichtungen			
			Leistungszusagen (Pensionen) TEUR	Altersteilzeit TEUR
Erfüllungsbetrag			50.397	5.649
Aufwendungen in Form von Zinszuführungen zu den Rückstellungen			1.727	194

Die Erträge aus dem Deckungsvermögen (TEUR 140) wurden mit den Zinszuführungen (TEUR 1.921) gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB saldiert. Der sich ergebende Saldo von TEUR 1.781 (Vorjahr TEUR 1.807) wird im Finanzergebnis unter dem Posten "Zinsen und ähnliche Aufwendungen" ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten:

	31.3.2018 TEUR	31.3.2017 TEUR
Personalverpflichtungen	69.322	61.780
Gewährleistungen	20.272	20.401
Full-Service-Verträge	18.147	13.792
Ausstehende Eingangsrechnung	11.568	4.349
Drohverlustrückstellung	4.169	4.039
Rückkaufverpflichtungen	3.623	5.229
Übrige	7.904	10.476
	135.005	120.066

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten weisen zu den jeweiligen Bilanzstichtagen folgende Restlaufzeiten aus:

	31.3.2018			31.3.2017		
	< 1 Jahr Mio. EUR	>1 Jahr Mio. EUR	>5 Jahre Mio. EUR	< 1 Jahr Mio. EUR	>1 Jahr Mio. EUR	>5 Jahre Mio. EUR
Einlagen stiller Gesellschafter	2,9	2,8	0,0	2,8	2,8	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9,9	12,9	1,5	2,6	22,3	3,1
Erhaltene Anzahlungen	36,2	0,0	0,0	39,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	180,2	0,0	0,0	182,4	0,0	0,0



	31.3.2018			31.3.2017		
	< 1 Jahr Mio. EUR	>1 Jahr Mio. EUR	>5 Jahre Mio. EUR	< 1 Jahr Mio. EUR	>1 Jahr Mio. EUR	>5 Jahre Mio. EUR
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3,4	0,0	0,0	3,6	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	1,9	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	23,7	0,0	0,0	32,0	0,0	0,0
	258,2	15,7	1,5	264,1	25,1	3,1

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von TEUR 21.880 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:

	31.3.2018 TEUR	31.3.2017 TEUR
Verbindlichkeiten		
aus Steuern	16.425	26.657
im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.052	843

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zu den Bilanzstichtagen bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

	31.3.2018 TEUR	31.3.2017 TEUR
Verbindlichkeiten aus		
Bürgschaften	237	375
Gewährleistungen	11.681	13.502
	11.918	13.877

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.



FX-Hedging		Volumen		Marktwert
		Fremdwährung	EUR	EUR
Devisentermingeschäfte	GBP	12.200.600,00	13.945.136,59	-135.478,74
Devisentermingeschäfte	RUB	53.661.715,26	756.974,78	-22.899,83
Devisentermingeschäfte	USD	433.000,00	351.974,78	-215,84

Zinsderivate

Währung	Volumen EUR	Marktwert
EUR	37.500.000,00	-726.902,10

Soweit sich aus einem Sicherungsgeschäft ein Verpflichtungsüberhang zum Stichtag ergibt, werden Rückstellungen für drohende Verluste gebildet. Zum 31. März 2018 waren Rückstellungen in Höhe von TEUR 727 (Vorjahr TEUR 1.426) für bestehende Zinssicherungsgeschäfte und in Höhe von TEUR 165 (Vorjahr TEUR 324) 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 Segmenten

	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Satteltöcher	970.438	868.988
Sattelpritschen	739.171	727.213
Sattelkipper	145.976	111.337
Handelsware	129.821	122.426
Ersatzteile	87.070	85.231
Reparaturen	13.759	13.341
Leasing	6.772	10.892
Sonstige	80.034	86.612
	2.173.041	2.026.040

- nach geographischen Märkten

	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Deutschland	519.649	505.528



	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Zentraleuropa	375.578	402.461
Skandinavien	347.997	316.700
Osteuropa	271.961	120.060
Benelux	183.079	175.471
Frankreich	138.664	135.942
Italien	85.031	77.610
Großbritannien	32.483	57.342
Österreich	31.181	32.413
Sonstige	187.418	202.513
	2.173.041	2.026.040

Sonstige betriebliche Erträge

	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Erträge aus der Währungsumrechnung	6.797	14.578
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.931	5.046
Buchgewinne aus Anlagenabgängen	1.073	1.332
Erträge aus dem Eingang ausgebuchter Forderungen und Auflösung von Wertberichtigungen	715	2.360
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	104	165
Erträge aus der Anpassung an die Betriebsprüfung	0	38
Laufende betriebliche Erträge	3.049	2.252
	18.669	25.771

Personalaufwand

Der Personalaufwand enthält:

	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Löhne und Gehälter	236.844	228.783
Soziale Abgaben	51.918	42.424
Aufwendungen für Altersversorgung	5.809	2.723
	294.571	273.930
Mitarbeiter (durchschnittliche Anzahl)		
- gewerbliche Arbeitnehmer	2.926	2.747



	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
- Angestellte	1.696	1.595
	4.622	4.342
Sonstige betriebliche Aufwendungen		
	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Wertberichtigungen zu Forderungen	1.384	908
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	9.337	14.749
Verluste Anlagenabgänge	2.344	969
Laufende betriebliche Aufwendungen	148.308	136.818
	161.373	153.444

Die Zinserträge aus der Abzinsung von Rückstellungen betragen TEUR 1 (Vorjahr: TEUR 0).

Die Zinsaufwendungen beinhalten Zinsaufwendungen an verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 101 (Vorjahr: TEUR 811) und Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 2.204 (Vorjahr: TEUR 2.201).

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 448 (Vorjahr: TEUR 137) und Aufwendungen für Vorperioden in Höhe von TEUR 2.282 (Vorjahr TEUR 0) 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 2017/2018:

Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender), MBA, Münster

Boris Billich, Diplom-Betriebswirt, Vertrieb, Düsseldorf

Andreas Busacker, Diplom-Wirtschaftsingenieur, Finanzen, Münster

Andreas Klein, Diplom-Ingenieur, Operations, Osnabrück (bis 31.03.2018)

Roland Klement, Diplom-Ingenieur (FH), Forschung und Entwicklung, Wielenbach-Haunshofen

Die Summe der Gesamtbezüge der im Geschäftsjahr 2017/18 aktiven Mitglieder des Vorstands nach § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB beträgt TEUR 3.866 (Vorjahr TEUR 4.814). Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und deren Hinterbliebene sind zum 31. März 2018 TEUR 17.193 (Vorjahr TEUR 15.765) für Pensionen zurückgestellt. Ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung haben im Geschäftsjahr Versorgungsbezüge von TEUR 1.115 (Vorjahr TEUR 1.072) erhalten. Auf die Angabe von weiteren Bezügen, die ehemaligen Mitgliedern des Vorstands im abgelaufenen Geschäftsjahr gewährt wurden, wird nach § 314 Abs. 3 S. 2 HGB i.V.m. § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2017/2018 folgende Mitglieder an:

Prof. Dr. Jürgen Kluge

Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB*, Düsseldorf

Unternehmensberater



Heinz Pfeffer	1. Bevollmächtigter der IG Metall Rheine, Rheine
	1. stv. Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB*
Dr. Alexander Winkels	2. stv. Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB*, Erkrath
	Unternehmensberater (bis 28.11.2017)
Robin J. Stalker	2. stv. Vorsitzender des Aufsichtsrates SCB*, Oberreichenbach
	Accountant, Controller, Chief Financial Officer (ab 28.11.2017)
Volker Flatau	Vertreter Ltd. Angestellter SCB*, Münster
	Geschäftsbereichsleiter Pritschenfahrzeuge
Wolfgang Fritsch-Albert	Vorstandsvorsitzender der Westfalen AG, Münster
Hans-Joachim Hebing	1. Bevollmächtigter der IG Metall Bocholt, Bocholt
	Geschäftsführer der IG Metall Bocholt
Dirk Hoffmann	Geschäftsführer der EWT Truck & Trailer GmbH & Co. KG, Kitzbühel
Thomas Meißner	Betriebsratsvorsitzender Cargobull Parts & Services GmbH, Münster Sachbearbeiter Ersatzteilvertrieb
Karl Röhricht	Betriebsratsvorsitzender SCB* Altenberge/Horstmar, Steinfurt Freigestellter Betriebsratsvorsitzender (bis 28.11.2017)
Thomas Schwier	Betriebsratsvorsitzender SCB* Altenberge/Horstmar, Laer freigestellter Betriebsratsvorsitzender (ab 28.11.2017)
Dr. Kunibert Schmidt	Geschäftsführer a.D. Verband der Automobilindustrie / Usingen Bevollmächtigter des Vorstandes Schaeffler AG (bis 28.11.2017)
Peter Schmitz	Berater, Altenberge (ab 28.11.2017)
Yvone Seggewiß	Betriebsrätin SCB* Vreden Technische Zeichnerin
Dietrich Zaps	Dipl. Wirtsch.-Ing. Automotive Consultant, Münster

*SCB = Schmitz Cargobull

Die Summe der Gesamtbezüge der im Geschäftsjahr 2017/18 aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 313 Nr. 6a HGB beträgt TEUR 459.

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

• Abschlussprüfungsleistungen	145
• andere Bestätigungsleistungen	0
• Steuerberatungsleistungen	12
• sonstige Leistungen	5.763



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 der Schmitz Cargobull AG schlägt für das Mutterunternehmen vor, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 384.474 eine Dividende von EUR 0,25 je Stückaktie (=TEUR 10.226) auszuschütten und den Restbetrag von TEUR 374.249 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 19. Juli 2018

Andreas Schmitz, Vorsitzender

Boris Billich

Andreas Busacker

Roland Klement

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2017/18

	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		Zugang €
	01.04.2017 €	Währungsdifferenzen €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	37.934.952,59	-69.758,58	2.570.300,39
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	29.904.863,87	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen	5.230.995,65	0,00	3.760.219,25
	73.070.812,11	-69.758,58	6.330.519,64
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	178.450.195,02	-23.354,27	10.127.282,28



	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		
	01.04.2017 €	Währungsdifferenzen €	Zugang €
2. Technische Anlagen und Maschinen	203.564.447,55	-98.787,09	15.972.590,98
3. Vermietete Fahrzeuge	20.964.064,92	-9.830,07	15.163.729,66
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40.473.798,35	-215.862,77	5.702.246,25
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	26.498.370,71	-9.487,30	15.894.627,08
	469.950.876,55	-357.321,50	62.860.476,25
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.358.542,73	-2.133,13	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.700.000,00	0,00	2.833.022,92
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	87.992.181,12	0,00	15.106.139,34
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	3.843.846,84	0,00	1.180.981,15
5. Sonstige Ausleihungen	196.050,68	-6.661,93	19.480,01
	96.090.621,37	-8.795,06	19.139.623,42
	639.112.310,03	-435.875,14	88.330.619,31
	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		
	Umbuchung €	Abgänge €	31.03.2018 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.618.452,59	45.948,29	43.007.998,70
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	0,00	0,00	29.904.863,87
3. Geleistete Anzahlungen	-2.609.685,09	1.385.000,00	4.996.529,81
	8.767,50	1.430.948,29	77.909.392,38
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.919.668,80	118.584,74	197.355.207,09
2. Technische Anlagen und Maschinen	11.700.830,77	2.894.761,28	228.244.320,93
3. Vermietete Fahrzeuge	0,00	8.043.964,00	28.074.000,51
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	171.756,05	2.416.650,11	43.715.287,77
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-20.801.023,12	1.782.792,24	19.799.695,13
	-8.767,50	15.256.752,37	517.188.511,43
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	2.356.409,60



	Anschaffungs- oder Herstellungskosten		31.03.2018 €
	Umbuchung €	Abgänge €	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	4.533.022,92
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	0,00	0,00	103.098.320,46
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	5.024.827,99
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	37.188,23	171.680,53
	0,00	37.188,23	115.184.261,50
	0,00	16.724.888,89	710.282.165,31
	01.04.2017 €	kumulierte Abschreibungen Währungsdifferenzen €	Zugänge €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	32.683.633,14	-67.797,25	3.108.631,21
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	29.003.979,49	0,00	300.294,80
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00
	61.687.612,63	-67.797,25	3.408.926,01
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	87.116.069,18	-3.370,44	6.923.712,55
2. Technische Anlagen und Maschinen	159.680.156,42	-40.119,89	12.465.934,50
3. Vermietete Fahrzeuge	10.222.816,91	-12.422,50	4.005.695,79
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	29.170.095,00	-149.177,83	3.904.158,11
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00
	286.189.137,51	-205.090,66	27.299.500,95
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	20.471.648,11	0,01	0,00
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	1.533,90	0,00	0,00
	20.473.182,01	0,01	0,00
	368.349.932,15	-272.887,90	30.708.426,96



	kumulierte Abschreibungen	
	Abgänge	31.03.2018
	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	44.174,64	35.680.292,46
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	0,00	29.304.274,29
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00
	44.174,64	64.984.566,75
II. Sachanlagen 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.799.742,68	169.306.228,35
3. Vermietete Fahrzeuge	4.961.040,59	9.255.049,61
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.684.344,38	31.240.730,90
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00
	9.563.711,88	303.719.835,92
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	0,00	20.471.648,12
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	1.533,90
	0,00	20.473.182,02
	9.607.886,52	389.177.584,69
	Nettobuchwerte	
	31.03.2018	Vorjahr
	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.327.706,24	5.251.319,45
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	600.589,58	900.884,38
3. Geleistete Anzahlungen	4.996.529,81	5.230.995,65
	12.924.825,63	11.383.199,48
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	103.437.380,03	91.334.125,84
2. Technische Anlagen und Maschinen	58.938.092,58	43.884.291,13
3. Vermietete Fahrzeuge	18.818.950,90	10.741.248,01



	Nettobuchwerte	
	31.03.2018 €	Vorjahr €
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.474.556,87	11.303.703,35
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	19.799.695,13	26.498.370,71
	213.468.675,51	183.761.739,04
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.356.409,60	2.358.542,73
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.533.022,92	1.700.000,00
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	82.626.672,34	67.520.533,01
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	5.024.827,99	3.843.846,84
5. Sonstige Ausleihungen	170.146,63	194.516,78
	94.711.079,48	75.617.439,36
	321.104.580,62	270.762.377,88

Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. April 2017 bis 31. März 2018

	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	41.544	71.133
Abschreibungen/Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	23.591	27.445
Zunahme/Abnahme (-) der Rückstellungen	18.533	14.090
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge (-)	1.100	-1.583
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.271	-401
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-34.660	-44.283
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-7.800	35.499
Zinsaufwendungen/Zinserträge	2.247	1.940
Ertragsteueraufwand/-ertrag	19.099	30.346
Erhaltene Zinsen	946	1.467
Gezahlte Zinsen	0	0
Ertragsteuerzahlungen	-15.019	-29.054
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	50.852	106.599
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	5.807	7.322



	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-62.860	-48.155
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	2	40
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-6.331	-5.295
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	37	-5
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-12.022	-4.554
Einzahlungen aus Abgängen von Deckungsvermögen	15	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen	-88	-254
Erhaltene Zinsen	170	52
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-75.270	-50.849
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	738	14.861
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-5.527	-2.437
Gezahlte Zinsen	-1.319	-1.714
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter des Mutterunternehmens	-22.497	-11.862
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-28.605	-1.152
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanz - mittelfonds	-53.023	54.598
Wechselkurs- und bewertungsbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-1.796	296
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	-541
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	318.141	263.788
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	263.322	318.141
	2017/2018 TEUR	2016/2017 TEUR
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds		
Liquide Mittel	233.948	318.178
Wertpapiere des Umlaufvermögens	29.374	0
Jederzeit fällige Verbindlichkeiten (-) gegenüber Kreditinstituten	0	-37
	263.322	318.141

Konzerneigenkapitalspiegel für den Zeitraum vom 1. April 2017 bis 31. März 2018



	Eigenkapital des Mutterunternehmens			
	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Summe T€
		Stammaktien T€	Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 1-3 HGB T€	
Stand 1.4.2016	40.903.532,00	18.150.861,78	7.223.287,20	25.374.148,98
Ausschüttung	0,00	0,00	0,00	0,00
Einstellung in Gewinnvortrag	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 31.3.2017	40.903.532,00	18.150.861,78	7.223.287,20	25.374.148,98
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 31.3.2018	40.903.532,00	18.150.861,78	7.223.287,20	25.374.148,98
Eigenkapital des Mutterunternehmens / Konzerneigenkapital				
	Eigenkapitaldifferenz aus Wäh- rungsumrechnung T€	Gewinnvortrag T€	Konzernjahresüberschuss der dem Mutterunternehmen zu zurechnen ist T€	Summe T€
Stand 1.4.2016	1.723.939,51	376.201.620,09	40.091.091,38	484.294.331,96
Ausschüttung	0,00	-11.862.024,28	0,00	-11.862.024,28
Einstellung in Gewinnvortrag	0,00	40.091.091,38	-40.091.091,38	0,00
Währungsumrechnung	1.524.031,33	-1.162.949,46	0,00	361.081,87
Änderung Konsolidierungskreis	0,00	48.678,01	0,00	48.678,01
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	71.132.502,03	71.132.502,03
Stand am 31.3.2017	3.247.970,84	403.316.415,74	71.132.502,03	543.974.569,59
Ausschüttung	0,00	-22.496.942,60	0,00	-22.496.942,60
Einstellung in Gewinnvortrag		71.132.502,03	-71.132.502,03	0,00
Währungsumrechnung	-878.641,49	-483.728,08	0,00	-1.362.369,57
Änderung Konsolidierungskreis	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	41.543.680,61	41.543.680,61



	Eigenkapital des Mutterunternehmens / Konzerneigenkapital			Summe T€
	Eigenkapitaldifferenz aus Währungsrechnung T€	Gewinnvortrag T€	Konzernjahresüberschuss der dem Mutterunternehmen zu zurechnen ist T€	
Stand am 31.3.2018	2.369.329,35	451.468.247,09	41.543.680,61	561.658.938,03

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 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. April 2017 bis zum 31. März 2018 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 2017 bis zum 31. März 2018 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 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. April 2017 bis zum 31. März 2018 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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 dar- stellt. 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 19. Juli 2018

**PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Prof. Dr. Gregor Solfrian, Wirtschaftsprüfer

ppa. Tobias Kruse Schmidt, Wirtschaftsprüfer

Sehr geehrte Damen und Herren,



das Geschäftsjahr 2017/18 war von einem dynamischen wirtschaftlichen Umfeld geprägt, und die Nachfrage nach Trailern auf fast allen relevanten Märkten stieg weiter. Mit 2,173 Mrd. € Umsatz und 61.256 produzierten Einheiten hat sich Schmitz Cargobull auf Rekordniveau bewegt und seine Marktführerschaft eindrucksvoll behauptet. Die Wachstumsstrategie des Vorstands unter dem Vorsitz von Andreas Schmitz ist aufgegangen, und in vielen Bereichen konnte die konsequente Weiterentwicklung des Traditionsunternehmens fortgeführt werden. Ein Höhepunkt für Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten, Politik-, Verbands- und Medienvertreter waren die Feierlichkeiten und Veranstaltungen zum 125. Firmenjubiläum. Über 9.000 Gäste - Mitarbeiter und Ihre Familienangehörigen - nahmen an der Tages- und Abendveranstaltung am Familientag teil. Weitere 2.500 Gäste aus ganz Europa kamen ins Münsterland und wurden Teil eines großartigen Events. In den folgenden Monaten wurde das Jubiläum in 36 europäischen Ländern begangen - ein eindrucksvolles Dankeschön an die zahlreichen Kunden im europäischen Transportgeschäft.

Neue Geschäftsfelder

Weitere Höhepunkte im Geschäftsjahr belegen, wie schnell die Entwicklung voranschreitet. So wurde im November 2017 das Start-up KUBIKx gegründet, das als eigenständiges Unternehmen agil und flexibel innovative Lösungen für Flottenmanagement, Transport und Logistik entwickelt. Weiter vorangekommen ist auch die Entwicklung der Multi Production Plants (MPP). Anfang Oktober 2017 wurde der neue Produktionsstandort in Adapazari/Türkei eröffnet. Ebenfalls im Geschäftsjahr hat das Berliner Werk für „Van Bodies“ die Produktion aufgenommen. Im Rahmen seiner globalen Strategie hat Schmitz Cargobull 33 Prozent der Anteile am südafrikanischen Fahrzeugbauunternehmen GRW Holdings übernommen. Weil das Angebot auf dem chinesischen Markt nicht wie erwartet angenommen wurde, haben Schmitz Cargobull und Dongfeng Motor Corporation einvernehmlich das 2012 gestartete Joint Venture beendet.

Für den herausfordernden Markt China wird ein alternatives Geschäftsmodell erarbeitet.

Vorstand und Aufsichtsrat

Veränderungen hat es in der Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat gegeben. Andreas Klein, seit Januar 2015 Vorstand Operations, hat die Schmitz Cargobull AG verlassen. Das Mandat wurde vom Aufsichtsrat im beiderseitigen Einvernehmen im März 2018 aufgehoben. Die Aufgaben des Bereichs Operations wurden interimistisch auf die anderen Vorstandsmitglieder verteilt.

Im Geschäftsjahr haben die Mitglieder des Aufsichtsrates in vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung 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. Trotz des dynamischen Wachstums blieb die Rendite mit 2,8 % hinter den Erwartungen zurück. Entsprechende Korrekturmaßnahmen für das kommende Geschäftsjahr wurden eingeleitet. Im Rahmen einer geplanten Nachfolgeregelung wurden auf der außerordentlichen Hauptversammlung vom 28. November 2017 drei neue Mitglieder für den Aufsichtsrat gewählt.

Peter Schmitz, Robin J. Stalker und Thomas Schwier folgten auf Dr. Kunibert Schmidt, Dr. Alexander Winkels und Karl Röhrich in den Aufsichtsrat der Schmitz Cargobull AG.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers AG hat den Einzel- und Konzernabschluss der Schmitz Cargobull AG zum 31. März 2018 sowie die jeweiligen Lageberichte geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat dem vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss der Schmitz Cargobull AG zugestimmt. Der Abschluss ist damit festgestellt.

Wir danken allen Schmitz Cargobull Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Vorstand für ihre hohe Motivation und außerordentliche Leistungsbereitschaft, ohne die der weitere Produktions- und Umsatzzuwachs nicht zu bewältigen gewesen wäre. Unser ausdrücklicher Dank gilt den Aktionären für die Unterstützung und das Vertrauen, das sie den Mitgliedern des Aufsichtsrates und des Vorstandes entgegenbringen.

Der Aufsichtsrat

Prof. Dr. Jürgen Kluge, Vorsitzender

TOP 4 Beschlussfassung über die Ergebnisverwendung

Der festgestellte Konzernjahresabschluss zum 31.03.2018 weist einen Umsatz von € 2.173.040.815,26 und einen Konzernjahresüberschuss von € 41.543.680,61 aus. Die Umsatzrendite beträgt 1,91%.

Bei einem Jahresüberschuss nach Steuern zwischen 1,51% und 2,0% bezogen auf den Umsatz, liegt die auszuschüttende Dividende bei 25% des jeweiligen Konzernjahresüberschusses.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:



	€	€
Ausschüttung von € 0,25 je nennwertlose Stückaktie auf das gezeichnete Kapital von € 40.903.532		10.225.883,00
Gewinnvortrag	355.932.260,43	
Jahresüberschuss	28.542.178,25	
Bilanzgewinn	384.474.438,68	
Gesamt		374.248.555,68

Herr Prof. Dr. Kluge 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 Prof. Dr. Kluge stellte den Beschluss fest und verkündete ihn.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2018 wurde am 18. September 2018 gebilligt.