



Engineering the Future – since 1758.

MAN SE



2 MAN AUF EINEN BLICK

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

2020 11,6 Mrd € Auftragseingang	AUFTRAGSEINGANG SIGNIFIKANT GESUNKEN [2019: 13,4 Mrd €]
10,8 Mrd € Umsatz	UMSATZ DEUTLICH UNTER VORJAHR [2019: 12,7 Mrd €]
- 631 Mio € Operatives Ergebnis	STARK NEGATIVES OPERATIVES ERGEBNIS [2019: 361 Mio €]
- 5,8 Operative Rendite in %	PROFITABILITÄT NICHT ZUFRIEDENSTELLEND [2019: 2,9 %]
55 Mio € Netto-Cashflow	POSITIVER NETTO-CASHFLOW [2019: 1,7 Mrd €]

Konzern-Kennzahlen (IFRS)

Mio €	2020	2019	Veränderung in %
Auftragseingang	11.566	13.404	- 14 %
Inland	3.366	3.616	- 7 %
Ausland	8.200	9.789	- 16 %
Umsatz	10.838	12.663	- 14 %
Inland	3.192	3.257	- 2 %
Ausland	7.646	9.406	- 19 %
Auftragsbestand¹	3.626	3.531	3 %
Belegschaft (Anzahl)¹	39.509	39.737	- 1 %
			Veränderung in Mio €
GuV			
Operatives Ergebnis	- 631	361	- 993
Operative Rendite in %	- 5,8	2,9	- 8,7
Ergebnis vor Steuern der fortgeführten Bereiche (EBT)	- 576	710	- 1.286
Ergebnis nach Steuern	- 432	712	- 1.144
Bilanz			
Bilanzsumme ¹	18.090	18.846	- 756
Eigenkapital ¹	5.936	6.048	- 113
Eigenkapitalquote in % ¹	32,8	32,1	0,7
Nettoverschuldung ¹	- 2.447	- 2.526	79
Flüssige Mittel ¹	641	1.173	- 533
Cashflow			
Brutto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	640	1.417	- 777
Veränderung Working Capital fortgeführte Geschäftsbereiche	- 70	- 914	844
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	- 515	1.228	- 1.743
davon Sachinvestitionen	- 362	- 438	76
Netto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	55	1.731	- 1.675
Primäre F&E-Kosten	533	672	- 139
			Veränderung in €
Aktie			
Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in €	- 2,94	4,57	- 7,51
Dividende je Aktie (in €) ²	0,11	0,11	0

¹ Stichtagswert am 31. Dezember 2020 im Vergleich zum 31. Dezember 2019

² Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MAN SE werden der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 0,11 € je Stamm- bzw. Vorzugsaktie auszuschütten.

INHALT

1

SEITE

5
|
16

AN DIE AKTIONÄRE

- 7 Brief an die Aktionäre
- 10 Management Board
- 12 Bericht des Aufsichtsrats

2

SEITE

17
|
78

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DER MAN SE, MÜNCHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020

- 19 Geschäftstätigkeit der MAN Gruppe
- 23 Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage der MAN Gruppe 2020
- 34 Die Bereiche im Einzelnen
- 36 Abschluss der MAN SE (HGB)
- 39 Risiko- und Chancenbericht
- 51 Prognosebericht
- 53 Nachtragsbericht
- 54 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht
- 55 Abhängigkeitsbericht
- 56 Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2020
- 67 Corporate Governance
- 76 Übernahmerelevante Angaben

3

SEITE

79
|
166

KONZERNABSCHLUSS

- 81 MAN Konzern Gewinn- und Verlustrechnung
- 82 MAN Konzern Überleitung zum Gesamtergebnis der Periode
- 83 MAN Konzern Bilanz
- 85 MAN Konzern Kapitalflussrechnung
- 86 MAN Konzern Entwicklung des Eigenkapitals
- 88 MAN Konzernanhang

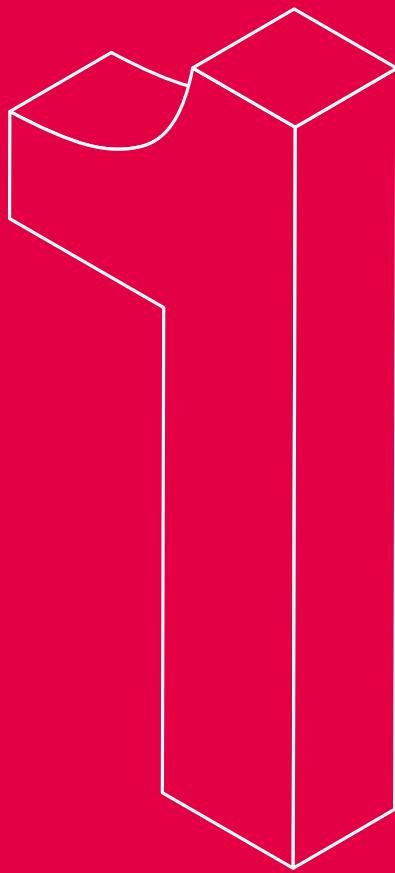
4

SEITE

167
|
180

WEITERE INFORMATIONEN

- 169 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 170 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 178 MAN Konzern Siebenjahresübersicht
- 180 Impressum



AN DIE AKTIONÄRE

1

SEITE
5

AN DIE AKTIONÄRE

7	Brief an die Aktionäre
10	Management Board
12	Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, meine Damen und Herren,

das Jahr 2020 war ohne Zweifel ein besonderes Jahr, geprägt von tiefgreifenden Veränderungen und nicht vorhersehbaren Herausforderungen. Durch die COVID-19-Pandemie wurde unser aller Leben im privaten Bereich wie auch im Arbeitsalltag auf den Kopf gestellt. Dies ist auch heute noch für jeden von uns spürbar. Zudem gerieten die – im Zuge des dynamischen Technologiewandels ohnehin anspruchsvollen – wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die MAN Gruppe spürbar unter Druck. Die Ziele, die wir uns ursprünglich für 2020 gesetzt hatten, mussten wir bereits im März desselben Geschäftsjahres aufgrund der Pandemie zurücknehmen. Gemeinsam haben wir bei MAN vieles in die Wege geleitet, um das Unternehmen fahrtüchtig und auf der Strecke zu halten. Die im Oktober 2020 vom Vorstand erstellte Prognose für Umsatz, Operatives Ergebnis und Operative Rendite im Jahr 2020 wurde zwar erreicht. Die Profitabilität der MAN Gruppe lag jedoch 2020 weit unter den langfristigen Zielen. Insgesamt beurteilt der Vorstand die Geschäftsentwicklung als kritisch und die Profitabilität als nicht zufriedenstellend. Wir werden das Unternehmen daher mit aller Kraft neu ausrichten. Dies wird auch zu großen Einschnitten führen.

Zunächst möchte ich das Jahr 2020 Revue passieren lassen. Wir haben auch wichtige Erfolge erzielt, die unsere Stärke zeigen und uns Zuversicht geben, die Zukunft zu meistern. Hervorzuheben sind die herausragenden Produkte, die wir erfolgreich auf den Markt gebracht haben: allen voran die neue Lkw-Generation von MAN Truck & Bus und der Schwerlast-Lkw Meteor von MAN Latin America.

Für 2020 waren wir auf Gegenwind eingestellt, da das europäische Branchenumfeld sich schon im Vorjahr eingetrübt hatte. Hinzu kam im ersten Halbjahr der Beginn der COVID-19-Pandemie, die zu großen Unsicherheiten und Zurückhaltung in nahezu allen Wirtschaftsbereichen rund um den Globus führte – auch bei vielen unserer Kunden. Wir haben schnell und flexibel darauf reagiert. Unsere Produktion stand mehrere Wochen still und konnte nur allmählich wieder hochgefahren werden. Die Auslastung blieb niedrig. Wir mussten auf Kurzarbeit zurückgreifen. Wir haben umfangreich Sachkosten gestrichen und Investitionen auf das Nötigste gekürzt. Auf diese Weise konnten wir Kosten vermeiden und Liquidität sichern. Damit haben wir die wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen, auch dank umfangreicher politischer Konjunktur- und Stützungsprogramme, abgemildert.

Im zweiten Halbjahr hatten sich unsere Märkte dann von niedrigem Niveau aus erholt. Sie blieben allerdings volatil. Eine Trendwende oder gar eine Rückkehr zu „normalen“ Absatzniveaus war und ist bislang nicht zu erkennen. Insbesondere bei MAN Truck & Bus, aber auch bei MAN Latin America brachen Absatz und Umsatz bei Lkw und Bussen zweistellig ein. Unser Auftragsbestand ging in Summe zurück. 2020 hatte für MAN auch einen Lichtblick: den Transporter MAN TGE. Sein Auftragseingang und Absatz konnte gegen den allgemein negativen Trend deutlich gesteigert werden.

Für die MAN Gruppe ergibt sich für 2020 folgendes Gesamtbild: Der Absatz schrumpfte um 17% auf rund 118.000 Transporter, Lkw und Busse. Vor allem infolge dieses schwachen Neugeschäfts verbuchten wir auch im Umsatz heftige Einbußen – um 14% auf 10,8 Mrd €. Der Rückgang im After-Sales-Geschäft blieb einstellig. Erfreulich waren die Entwicklung bei unserem Transporter MAN TGE und das Geschäft mit externen Motoren. Der massive Volumenrückgang in der Produktion, höhere Abschreibungen und zusätzliche Kosten für die Einführung der neuen Lkw-Generation haben neben weiteren Faktoren die Profitabilität der MAN Gruppe erheblich belastet. Trotz der ergriffenen Gegenmaßnahmen ist das Operative Ergebnis innerhalb eines Jahres um

fast 1 Mrd € eingebrochen. So ergab sich ein Operatives Ergebnis von –631 Mio €, die Operative Rendite fiel 2020 auf –5,8%.

Und die Vorzeichen für 2021 sind diesbezüglich ebenfalls nicht erfreulich. Zwar wird der Umsatz der MAN Gruppe voraussichtlich volumengetrieben zulegen, mit Steigerungen sowohl bei MAN Truck & Bus als auch bei MAN Latin America. Damit werden sich 2021 auch das Operative Ergebnis und die Operative Rendite der MAN Gruppe vor Restrukturierungsmaßnahmen gegenüber den Vergleichswerten des Vorjahres gravierend verbessern. Das Operative Ergebnis der MAN Gruppe vor Restrukturierungsaufwendungen wird im Jahr 2021 leicht positiv sein. Aber, um das auch an dieser Stelle klar auszusprechen: Bei MAN Truck & Bus wird die Profitabilität nach wie vor belastet sein. Die positiven Volumeneffekte im Jahr 2021 können dies nur teilweise kompensieren. Mehr Rückenwind von den Märkten oder eine noch höhere Effizienz reichen nicht mehr aus, um MAN strukturell zu stärken und fit zu machen.

MAN hat den Anspruch, die Zukunft der Transport- und Logistikbranche erfolgreich mitzugestalten. Wir wollen für unsere Kunden nachhaltige Lösungen anbieten. Dafür müssen wir in der MAN Gruppe über einen gesamten Geschäftszyklus als strategischen Zielwert eine Operative Rendite von 8% erwirtschaften. Nur so sichern wir die Zukunft von MAN. Nur so erwirtschaften wir verlässlich die Mittel, um die notwendigen Investitionen, unsere Forschung und Entwicklung sowie das laufende Geschäft zu finanzieren. Dazu werden wir MAN konsequent und nachhaltig auf die Zukunft ausrichten.

In drei Wellen der bereits eingeleiteten Unternehmenstransformation wollen wir eine technologisch führende Position im Wettbewerbsumfeld erreichen. Mit absoluter Priorität richten wir als erstes MAN Truck & Bus fokussiert und robust neu aus. Dies wird auch einen substanziellen Abbau von Arbeitsplätzen und die Schließung von Standorten beinhalten. Das ist schmerzhaft, aber alternativlos. Als zweite Stoßrichtung leisten wir erhebliche Investitionen in neue Technologien. Das ist eine Voraussetzung für profitables Wachstum. Und drittens: Wir entwickeln nachhaltige Lösungen für das Geschäft unserer Kunden.

Bei den alternativen Antrieben müssen wir die Kurz- und die Langstrecke differenziert betrachten. Im innerstädtischen Verkehr und auf kurzen Distanzen haben batteriebetriebene Fahrzeuge ihre Stärken. Sie sind lokal emissionsfrei, geräuscharm und werden immer wirtschaftlicher. Der elektrisch angetriebene Transporter eTGE ist als unser Vorreiter schon seit zwei Jahren erfolgreich unterwegs. Unser E-Fahrzeugangebot wird ergänzt durch den innovativen Verteiler-Lkw eTGM, den wir mittlerweile in Kleinserie produzieren. Ein weiterer Erfolgstreiber für unsere Zukunft ist der Lion's City E. Die Serienproduktion des ersten voll elektrischen Stadtbusses von MAN hat Ende 2020 begonnen. Auf der Langstrecke braucht es hingegen andere Lösungen. Hier ist noch nicht entschieden, welche Technologien sich durchsetzen werden. Wasserstoff ist jedoch voraussichtlich ein Kraftstoff der Zukunft. Für den Langstreckenbetrieb arbeiten wir als Alternative zum rein batterie-elektrischen Antrieb daher sowohl an der Entwicklung von Brennstoffzellen als auch am Wasserstoff-Verbrennungsmotor. Bereits 2021 werden wir erste Lkw-Prototypen testen.

Mit Hochdruck treiben wir die Digitalisierung der Fahrzeuge und Systeme voran. Damit sind erhebliche Vorteile für unsere Kunden verbunden. So ermöglicht die cloudbasierte RIO-Plattform den Flottenmanagern einen perfekten Überblick über zahlreiche Fahrzeugdaten. Die neue MAN Lkw-Generation haben wir mit innovativen digitalen Konzepten ausgestattet. Ein weiterer Meilenstein für die Digitalisierung ist unsere komplett neue Elektronik-Architektur. Ihre zentrale

Steuereinheit basiert auf unserem eigenen Betriebssystem, für das die Software weit überwiegend selbst programmiert wurde. Diese spezifische IT-Kompetenz ist strategisch bedeutend, denn sie stärkt unsere Wettbewerbsfähigkeit. Mit dieser neuen Steuereinheit können wir künftig beispielsweise die Fahrzeuge ganz ohne Werkstattaufenthalt direkt über Online-Upgrades mit neuen Funktionen ausstatten. Ein enormer Vorteil für MAN und für unsere Kunden.

Der Weg zum vollständig autonom fahrenden Lkw und Bus ist sehr spannend. Dank dieser technologischen Entwicklung werden Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Fahrzeuge neue Dimensionen erreichen. Auf dem Weg dorthin spielen die digital gestützte Automatisierung von Fahrfunktionen und die Integration von immer weiterreichenden Fahrassistenzsystemen eine große Rolle. Sie erleichtern den Fahrern die Arbeit und unterstützen einen wirtschaftlicheren Betrieb. Das AppEco System ist unser zukunftsweisendes Konzept für digitale Fahrzeuganwendungen. Wir haben es Ende 2020 auf den Markt gebracht. Über dieses System bieten wir eigene digitale Lösungen an und öffnen es für die Integration von Kunden- und Partnerlösungen. Darüber hinaus erproben wir derzeit in zwei praxisnahen Projekten den Betrieb autonomer Lkw an großen Frachturnschlageplätzen in Hamburg und Ulm. Die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen über die komplexen Logistikanforderungen werden von großem Nutzen für die Weiterentwicklung der Systeme sein.

Diese Beispiele zeigen, dass wir den Blick und unser Entwicklungsengagement gezielt auf diejenigen Technologien richten, die unsere Märkte schon heute verändern und die in der Zukunft die Standards setzen werden. Dafür konzipieren wir neue überzeugende Produkte, wegweisende Technologien und umfassende Dienstleistungen. Dabei haben wir konkrete Ziele. Bei MAN Truck & Bus soll in fünf Jahren die Hälfte der neuen Busse mit alternativen Antrieben ausgestattet sein. In zehn Jahren sollen mindestens 60% unserer neuen Verteiler-Lkw im Stadtverkehr lokal emissionsfrei fahren. Für die Langstrecke streben wir bis 2030 einen Anteil von 40% emissionsfreier Lkw an. Bis Ende dieses Jahrzehnts wollen wir das automatisierte Fahren von Hub zu Hub beherrschen. Außerdem treiben wir die digitale Revolution der Nutzfahrzeugbranche mit maßgeschneiderten Angeboten für unsere Kunden voran. Die Einbindung in die TRATON GROUP gibt uns zusätzlich Rückenwind: Wir profitieren vom gemeinsamen Einkauf, vom Wissens- und Technologietransfer innerhalb der Gruppe und von strategischen Partnerschaften.

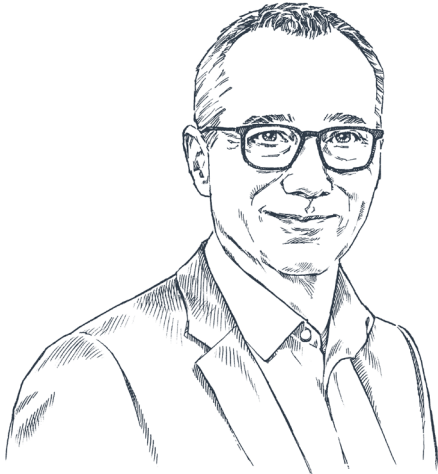
Zusammenfassend gilt: Wir müssen große Herausforderungen meistern und stehen 2021 vor entscheidenden Weichenstellungen. Dies packen wir mit Entschlossenheit und Zuversicht an. Denn wir haben unsere Stärken, die wir konsequent und mit Kraft einsetzen. Das sind unsere herausragenden Produkte, die hohe Innovationskraft, der für MAN typische unbedingte Zukunftswillen, die zupackende Haltung und ein hohes Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen. Bei all dem verlieren wir nie den Fokus, nämlich den Nutzen unserer Produkte und Services für die Kunden zu steigern und unsere Profitabilitätsziele zu erreichen. Wir setzen alles daran, unsere Ziele zu erreichen und blicken daher zuversichtlich nach vorn.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann
Vorsitzender des Vorstands der MAN SE

MANAGEMENT BOARD



Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann Vorstandsvorsitzender

Geboren 1962. Maschinenbau- sowie Wirtschaftsstudium. Seine Laufbahn im Volkswagen Konzern begann 1990 in der Produktplanung. Ab 1994 unterschiedliche leitende Positionen im Volkswagen Konzern. Ab 2001 Werksleiter von Volkswagen in Salzgitter, ab 2004 Geschäftsführer von Volkswagen Südafrika. Ab 2007 Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Slowakei, bis 2011 zudem Leitung des Bereiches Produktion. Im Anschluss Produktionsvorstand bei SEAT. Von Februar 2018 bis Juli 2020 Mitglied des Markenvorstands Volkswagen für „Produktion und Logistik“. Seit 16. Juli 2020 Mitglied des Vorstands der TRATON SE sowie Vorstandsvorsitzender der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE.

Dr. Martin Rabe Personalvorstand & Arbeitsdirektor

Geboren 1980. Ausbildung zum Metallbauer, Studium der Betriebswirtschaftslehre und Promotion. 2012 begann seine Laufbahn bei der MAN Truck & Bus AG als Referent des Betriebsrates am Standort München. Von 2015 bis 2018 Generalsekretär der Mitbestimmung. Ab 2018 Personaldirektor der MAN Truck & Bus SE für den Standort München. Ab 2019 Personaldirektor der MAN SE sowie Leitung des Bereichs „Organisation, HR-Prozesse und IT“ im Ressort Personal der MAN Truck & Bus SE. Zudem verantwortlich für die fachliche Koordinierung im Personalmanagement der TRATON SE. Seit Juli 2020 Personalvorstand und Arbeitsdirektor der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE.



Christian Schenk

Finanzvorstand

Geboren 1973. Studium der Volkswirtschaftslehre. 1999 Eintritt bei der Volkswagen AG in Wolfsburg. Von 2003 bis 2006 Leiter der Konzernrevision für Europcar International in Frankreich. Danach Wechsel zur VW Group UK nach Milton Keynes als Financial Controller, von 2008 bis 2009 ebenda Head of Central Finance. 2009 Rückkehr nach Wolfsburg und verschiedene leitende Positionen im Markenbereich VW Pkw, zuletzt von 2016 bis 2019 Verantwortung für das Controlling. Seit Oktober 2019 Finanzvorstand (CFO) der MAN SE sowie Vorstand für Finanz, IT und Recht der MAN Truck & Bus SE.

Antonio Roberto Cortes

Geschäftsführer MAN Latin America

Geboren 1955. Wirtschafts- und Finanzstudium. 1994 Eintritt bei Volkswagen als Corporate Controller, verantwortlich für Südamerika. Ab 1998 Leitung der Umwandlung von Volkswagen Caminhões e Ônibus in einen unabhängigen Geschäftsbereich, ab 2000 Übernahme der Leitung des Südamerikageschäfts. 2002 Ernennung zum Executive Vice President von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Seit 2009 Sprecher der Geschäftsführung von MAN Latin America Ltda. Zudem Mitglied des Vorstands der TRATON SE und Mitglied im Management Board der MAN SE.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der MAN SE befasste sich im Geschäftsjahr 2020 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und den gesetzlichen Vorschriften folgend, berieten wir den Vorstand regelmäßig bei der Leitung des Unternehmens und überwachten seine Tätigkeit.

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden Sitzungen ab Mai 2020 als virtuelle Sitzungen durchgeführt. In eilbedürftigen Angelegenheiten haben wir Beschlüsse auch im Schriftwege gefasst.

Die Teilnahmequote der Mitglieder in den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse lag bei 96 Prozent. Die Teilnahme der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ist der folgenden Übersicht zu entnehmen:

	Aufsichtsrat		Präsidium		Prüfungs- ausschuss		Nom.- ausschuss	
	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %
Hr. Gründler	3/3	100	2/2	100			1/1	100
Hr. Renschler	2/4	50	1/4	25			0/0	0
Hr. Kerner	6/7	86	6/6	100	2/2	100		
Hr. Prof. Dr. Schulz	7/7	100	6/6	100	2/2	100	1/1	100
Hr. Behrendt	7/7	100	6/6	100	2/2	100	1/1	100
Fr. Danielski	7/7	100			2/2	100		
Dr. Julia Kuhn-Piëch	7/7	100						
Fr. Maucher	7/7	100						
Fr. Pohlentz	7/7	100						
Hr. Mag. Porsche	7/7	100						
Fr. Porsche-Schröder	7/7	100						
Fr. Runge	7/7	100						
Fr. Schnur	7/7	100			2/2	100		
Hr. Schwarz	7/7	100						
Hr. Stimoniaris	7/7	100	6/6	100	2/2	100		
Hr. Wansch	7/7	100	6/6	100				
Hr. Zieger	7/7	100						

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zwei – mit jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und drei Vertretern der Arbeitnehmer – paritätisch besetzte Ausschüsse, das **Präsidium** und den **Prüfungsausschuss**, sowie den ausschließlich aus drei Vertretern der Anteilseigner bestehenden **Nominierungsausschuss** gebildet.

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

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

Den Vorsitz im Prüfungsausschuss hatte Frau Danielski inne. Den Vorsitz im Präsidium führte stets der Aufsichtsratsvorsitzende.

Frau Danielski und der Aufsichtsratsvorsitzende haben in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig über die Arbeit der Ausschüsse berichtet.

Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2020 ist der Aufstellung auf [Seite 164](#) des Geschäftsberichts zu entnehmen.

Das **Präsidium** hielt im Jahr 2020 insgesamt sechs Sitzungen ab.

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

Der **Nominierungsausschuss** trat im Berichtsjahr aufgrund der Nachwahl von Herrn Gründler in den Aufsichtsrat einmal zusammen.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Berichtsjahr insgesamt zu zwei Sitzungen zusammen.

Er befasste sich eingehend mit Fragen der Rechnungslegung, mit dem Jahresabschluss der MAN SE und dem Konzernabschluss des MAN-Konzerns, dem Abhängigkeitsbericht sowie mit den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („PwC“).

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

Die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („Ernst & Young“) führte ein Review des Halbjahresabschlusses der MAN SE zum 30. Juni 2020 durch; hieraus ergaben sich keine Beanstandungen. Der Ausschuss hat die Ergebnisse des Reviews eingehend mit den Wirtschaftsprüfern diskutiert.

Der Prüfungsausschuss befasste sich ferner mit dem Auftrag an den Abschlussprüfer zur Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses für 2020.

Außerdem wurden die Geschäftsentwicklung in der MAN Gruppe, das interne Kontrollsystem, das Risikomanagement und Risikomanagementsystem sowie die Risikolage der MAN Gruppe behandelt.

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

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

Beratungspunkte im Aufsichtsrat

Gegenstand regelmäßiger Beratungen im Aufsichtsrat waren u. a. die Auftrags-, Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in der MAN Gruppe. Ferner befassten

wir uns regelmäßig mit wesentlichen strategischen Themen und Vorhaben.

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

Zu den in 2020 abgehaltenen Sitzungen des Aufsichtsrats wird ferner festgehalten:

Sitzung am 5. März 2020

Der Vorstand der TRATON SE hat dem Vorstand der MAN SE am 28. Februar 2020 seine Absicht mitgeteilt, die MAN SE auf die TRATON SE zu verschmelzen und in diesem Zusammenhang das förmliche Verlangen übermittelt, das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre der MAN SE auf die TRATON SE gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out) einzuleiten. Am 5. März 2020 informierte uns der Vorstand über die in diesem Zusammenhang anstehenden Schritte.

Das Schwerpunktthema unserer Sitzung am 5. März 2020 war jedoch der Jahresabschluss 2019 einschließlich des Abhängigkeitsberichts. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der MAN SE für das Jahr 2019 nebst zusammengefasstem Lagebericht der MAN SE und des MAN Konzerns. Darüber hinaus prüften wir den vom Vorstand vorgelegten Abhängigkeitsbericht und kamen zu dem Ergebnis, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss dieses Berichts keine Einwände zu erheben waren.

Ferner beschlossen wir über den konkreten Auftrag an Ernst & Young zur Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses 2020 und des Risikofrüherkennungssystems der MAN SE – dies unter dem Vorbehalt der Wahl von Ernst & Young zum Abschlussprüfer für das Berichtsjahr in der Hauptversammlung 2020.

Sitzung des Aufsichtsrats am 11. Mai 2020

Themen der Sitzung am 11. Mai 2020 waren die am Vortrag bekannt gegebene Verschiebung der MAN-Hauptversammlung und die aktuelle Geschäftslage hinsichtlich der andauernden COVID-19-Pandemie.

Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juni 2020

In der Sitzung am 30. Juni 2020 befassten wir uns insbesondere mit dem Geschäftsverlauf in der MAN Gruppe und der geplanten Restrukturierung der MAN Truck & Bus.

Sitzung des Aufsichtsrats am 7. Juli 2020

In der Sitzung am 7. Juli 2020 befasste sich der Aufsichtsrat mit der einvernehmlichen Beendigung der Bestellungen der Herren Drees und Prof. Dr. Intra sowie mit den Neubestellungen von Herrn Dr. h.c. Tostmann zum Vorstandsvorsitzenden und Herrn Dr. Rabe zum Mitglied des Vorstands.

Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Juli 2020

In unserer Sitzung am 22. Juli 2020 fand insbesondere die Wahl von Herrn Gründler zum Aufsichtsratsvorsitzenden statt.

Sitzung des Aufsichtsrats am 2. Oktober 2020

In der Oktobersitzung befassten wir uns mit der Agenda der Hauptversammlung 2020, dem Geschäftsverlauf und der Unternehmensplanung 2021–2025 der MAN Gruppe, der geplanten Restrukturierung der MAN Truck & Bus sowie dem Strategiebericht der MAN Latin America.

Weiterhin haben wir uns mit dem Thema Geschäfte mit nahestehenden Personen befasst.

Sitzung des Aufsichtsrats am 26. November 2020

Neben dem Geschäftsverlauf befassten wir uns vertieft mit der Unternehmensstrategie der MAN Truck & Bus SE.

Außerdem erörterte der Aufsichtsrat Themen im Bereich Corporate Governance und aktualisierte die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat.

Weiterhin wurde über die Compliance-Organisation und deren Aktivitäten berichtet.

Interessenkonflikte

Interessenkonflikte von Mitgliedern des Aufsichtsrats i.S.d. Empfehlung E.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden im Berichtsjahr nicht angezeigt.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Die Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner aktuellen Fassung bei der MAN SE war ein Thema der Aufsichtsratsitzung am 26. November 2020.

Vorstand und Aufsichtsrat gaben im Dezember 2020 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG ab, die auf der Internetseite der MAN SE www.corporate.man.eu dauerhaft zugänglich ist.

Die Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2020 im Einzelnen aufgezeigt und begründet.

Weitergehende Informationen zur Corporate Governance bei MAN finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung, [Seiten 67 ff.](#) des Geschäftsberichts.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr und werden dabei bei Bedarf i.S.d. Empfehlung D.12 des Deutschen Corporate Governance Kodex von der Gesellschaft unterstützt. Auf unternehmensrelevante Themen und auf aktuelle Themen, wie beispielsweise Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wird auf Wunsch des Aufsichtsrats entsprechend vertieft in den Berichten des Vorstands, aber auch im direkten Austausch mit den Mitgliedern des Vorstands und den Führungskräften eingegangen. Darüber hinaus setzt die Gesellschaft bei Bedarf angemessene personelle und finanzielle Ressourcen ein, um den Mitgliedern des Aufsichtsrats die Einführung in ihr Amt zu erleichtern.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Aufsichtsrat haben sich im Berichtsjahr folgende personelle Veränderungen ergeben:

Herr Renschler hat sein Amt als Mitglied und seine Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrats mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 niedergelegt. Daraufhin bestellte das Amtsgericht München mit Beschluss vom 21. Juli 2020 Herrn Matthias Gründler zum Mitglied des Aufsichtsrats. Die ordentliche Hauptversammlung der MAN SE am 2. Dezember 2020 bestätigte die Wahl von Herrn Gründler zum Aufsichtsratsmitglied der MAN SE für die restliche Amtszeit des Aufsichtsrats. Herr Gründler wurde vom Aufsichtsrat zum Vorsitzenden gewählt.

Aus dem Vorstand der MAN SE sind mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 die Herren Joachim Drees und Prof. Dr. Carsten Intra ausgeschieden. Mit Wirkung ab dem 16. Juli 2020 wurden vom Aufsichtsrat Herr Dr. h.c. Tostmann zum Vorstandsvorsitzenden und Herr Dr. Martin Rabe zum Mitglied des Vorstands bestellt.

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

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des Abhängigkeitsberichts

Die Hauptversammlung der MAN SE wählte am 2. Dezember 2020 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfung-

gesellschaft, München, entsprechend unserem Vorschlag zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020. Der Aufsichtsrat erteilte Ernst & Young auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses den konkreten Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der MAN SE und den MAN Konzernabschluss nebst dem zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte.

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

Der Vorstand hat gemäß § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2020 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Der Aufsichtsrat hat sich nach eigener Prüfung dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien am 4. März 2021 beziehungsweise am 5. März 2021 rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers.

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

Unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen hat der Prüfungsausschuss die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der MAN SE sowie des zusammengefassten Lageberichts und des Abhängigkeitsberichts durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratsitzung am 5. März 2021 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zu billigen.

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

Wir stimmten deshalb in unserer Sitzung am 5. März 2021 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt.

Den Gewinnverwendungsbeschluss des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts zu erheben.

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

Für den Aufsichtsrat:
München, den 5. März 2021

Matthias Gründler

Vorsitzender des Aufsichtsrats



**ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
DER MAN SE, MÜNCHEN
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DER MAN SE, MÜNCHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020

19	Geschäftstätigkeit der MAN Gruppe
19	Die MAN Gruppe
20	Forschung und Entwicklung
21	Steuerungssystem und Wertmanagement
23	Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage der MAN Gruppe 2020
23	Ertragslage
27	Finanzlage
30	Vermögenslage
32	Gesamtaussage des Vorstands
34	Die Bereiche im Einzelnen
34	MAN Truck & Bus
35	MAN Latin America
36	Abschluss der MAN SE (HGB)
39	Risiko- und Chancenbericht
39	Unternehmensweites Risikomanagementsystem
39	Organisation des Risikomanagements
41	Rechnungslegungsbezogenes Risikomanagement und internes Kontrollsystem
41	Chancen und Risiken
49	Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren
51	Prognosebericht
53	Nachtragsbericht
54	Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht
55	Abhängigkeitsbericht
56	Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2020
56	Vergütungen der Mitglieder des Vorstands
66	Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats
67	Corporate Governance
67	Erklärung zur Unternehmensführung gemäss § 289f HGB und gemäss § 315d HGB
76	Übernahmerelevante Angaben
76	Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT DER MAN GRUPPE

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

Die MAN Gruppe

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

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

MAN Truck & Bus zählt zu den führenden Herstellern von Nutzfahrzeugen in Europa und verfügt über Produktionsstätten in drei europäischen Ländern sowie in Russland, Südafrika und der Türkei. Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um die Personenbeförderung und den Gütertransport. MAN Truck & Bus ist damit ein Full-Range-Anbieter von Nutzfahrzeugen zwischen drei und 44 Tonnen Gesamtgewicht für jeden Einsatzbereich sowie von Sonderfahrzeugen bis 250 Tonnen Gesamtgewicht. Neben der laufenden Pflege und Neuentwicklung der Produktreihen fokussiert sich MAN Truck & Bus auf die drei zukunftsorientierten Technologiefelder alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren. Zum Beispiel rundet der MAN eTGE das Portfolio der MAN-Elektrofahrzeuge ab. Er eignet sich überall dort, wo auf geringe Geräuschkentwicklung und lokal emissionsfreies Fahren Wert gelegt wird. Passend zum Nutzfahrzeugportfolio bietet MAN Truck & Bus ein umfangreiches Dienstleistungsangebot aus einer Hand an, das stetig ausgeweitet wird. MAN Truck & Bus wandelt sich so vom Nutzfahrzeughersteller hin zum Anbieter intelligenter und nachhaltiger Transportlösungen.

MAN Latin America setzt auf die Marke Volkswagen und ist seit mehr als 35 Jahren einer der größten Lkw- und

Bushersteller in Lateinamerika. Das Unternehmen produziert Lkw und Busse in Resende/Brasilien und Querétaro/Mexiko. Am Standort Resende betreibt das Unternehmen ein Produktionssystem, in dem sieben Zulieferer gemeinsam mit MAN Latin America für die Fahrzeugmontage auf dem Werksgelände verantwortlich sind.

Im Jahr 2020 entwickelte das Unternehmen das bereits im Vorjahr gegründete „e-Consortium“ weiter. Ziel ist der Aufbau und die Bereitstellung einer kompletten Support-Struktur für Elektro-Trucks.

MAN Latin America verfügt über ein flächendeckendes Verkaufs- und Servicenetz in Brasilien und den Nachbarländern. Die wichtigsten Märkte für MAN Latin America sind Lateinamerika und Afrika. Das weitgespannte Händlernetz in diesen Regionen umfasst 321 Händler, darunter 141 exklusive Verkaufs- und Servicepartner in Brasilien. Das Unternehmen bedient mit dem in Resende gefertigten MAN TGX das Segment der schweren Lkw. Im Berichtsjahr 2020 hat das Unternehmen darüber hinaus unter der Marke Volkswagen mit dem „Meteor“ eine neue Familie von Schwerlastfahrzeugen, die speziell auf den Bedarf vor Ort zugeschnitten ist, auf den Markt gebracht. Mit diesem Schritt hat MAN das Zwei-Marken-Konzept in Brasilien und weiteren Ländern Lateinamerikas abgerundet und ausgebaut.

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

MAN als Teil von TRATON

In der TRATON GROUP arbeiten MAN Truck & Bus, MAN Latin America und Scania AB, Södertälje/Schweden

(Scania), intensiv zusammen. Ziel ist es, TRATON mit seinen Marken zum Global Champion weiterzuentwickeln. Die Identität und die volle operative Verantwortung der Marken bleiben dabei erhalten. Angesichts der langen Produktlebenszyklen im Nutzfahrzeuggeschäft wird das Synergiepotenzial der Zusammenarbeit über einen längeren Zeitraum ausgeschöpft. Langfristig ist der gesamte Antriebsstrang als wichtigster Kostentreiber eines Lkw für die gemeinsame Entwicklung relevant. Weitere Synergien werden in der Bündelung von Einkaufsaktivitäten gehoben.

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

Auf dem Weg zum Global Champion kommt auch Partnerschaften eine wichtige Rolle zu: TRATON ist 2016 eine Allianz mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar International Cooperation, Lisle, Illinois/USA (Navistar), eingegangen. Alle Unternehmen der TRATON GROUP profitieren von einer Einkaufskooperation und der Zusammenarbeit bei der Technologie.

Des Weiteren besteht im Rahmen der strategischen Partnerschaft der TRATON SE und der japanischen Hino Motors, Ltd., ein gemeinsames Einkaufs-Joint-Venture, die HINO & TRATON Global Procurement GmbH.

Seit dem Geschäftsjahr 2019 ist die MAN SE nicht mehr durch einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag („BGAV“) mit der TRATON SE verbunden. Außenstehende Aktionäre erhielten aus dem 2018 gekündigten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der heutigen TRATON SE letztmalig für 2018 die festgeschriebene Barausgleichszahlung von 5,47 € brutto pro MAN-Stamm- bzw. MAN-Vorzugsaktie für das volle abgelaufene Geschäftsjahr. Aufgrund der finalen Entscheidung des Spruchverfahrens und der Beendigung des BGAVs hatten die außenstehenden Aktionäre der MAN SE erneut das

Recht, ihre MAN-Aktien der TRATON SE anzudienen. Infolge dieser Andienungen hat sich die Beteiligung der TRATON SE als größtem Einzelaktionär der MAN SE im März 2019 auf über 90% erhöht.

Forschung und Entwicklung

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

Diese Megatrends haben direkte Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Güterverkehrs und der Nutzfahrzeugindustrie. Folgen sind beispielsweise die Notwendigkeit zur weiteren Kraftstoffverbrauchsreduktion aufgrund strengerer Emissionsvorgaben, das zugleich anhaltende Wachstum des Straßengüterverkehrs, die gezielte Entlastung sensibler Verkehrsräume wie Innenstädte sowie die stetige Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Weiterhin sind unsere Kunden bestrebt, ihre Wirtschaftlichkeit kontinuierlich zu erhöhen und die Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO) zu reduzieren. Neben der laufenden Pflege und Neuentwicklung der Produktreihen fokussiert die MAN Gruppe ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf die drei zukunftsorientierten Technologiefelder alternative Antriebe, Digitalisierung und automatisiertes Fahren.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 beliefen sich die primären Entwicklungskosten auf 533 Mio € (672 Mio €) und lagen damit unter dem Niveau des Vorjahres. Die Entwicklung infolge der COVID-19-Pandemie erforderte eine Priorisierung der laufenden Entwicklungsprojekte. Darüber hinaus trugen im Vergleich zum Vorjahr geringere Ausgaben für die neuen Lkw-Generationen zu diesem Rückgang bei. Die Markteinführung der neuen Lkw-Generation von MAN Truck & Bus erfolgte im Februar 2020. Sie setzt neue Maßstäbe bei Bedienerfreundlichkeit sowie Konnektivität und berücksichtigt neben den heutigen auch bereits zukünftige Anforderungen an die Digitalisierung, Automatisierung und alternativen Antriebe.

Die Zukunft des Personen- und Güterverkehrs in den Städten wird aus Sicht von MAN elektrisch sein. Im urbanen Umfeld kommen die Stärken der Elektrofahrzeuge am besten zur Geltung. Sie sind lokal emissionsfrei und tragen damit zur Verbesserung der Stadtluft bei. Außerdem sind sie sehr leise. Entsprechend investierte MAN auch im Jahr 2020 in die Entwicklung elektrischer Antriebsstränge für Verteiler-Lkw und Stadtbuse. Der MAN eTGM fährt bereits zu 100% elektrisch. Er wurde für klimafreundlichen und besonders energie- und kosteneffizienten Einsatz im innerstädtischen Waren- und Lieferverkehr konzipiert. Der MAN eTGM wurde mit dem „Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2020“ ausgezeichnet und ist in Kleinserie erhältlich.

Bei Stadtbussen verfügt MAN sowohl mit dem Lion's City 12 E (Länge: 12 m) als auch dem mit einer Länge von 18 Metern größeren Modell Lion's City 18 E über elektrische Fahrzeugangebote. Die Serienproduktion der Zwölf-Meter-Soloversion ist im Oktober 2020 im polnischen MAN-Werk in Starachowice erfolgreich angelaufen. Die Gelenkbus-Variante soll im 1. Halbjahr 2021 in Serie gehen.

Während MAN beim innerstädtischen Verkehr zukünftig auf den batterieelektrischen Antrieb setzt, kommen für den Einsatz im Fernverkehr mehrere Antriebsarten infrage. Eine von mehreren möglichen Alternativen könnte zukünftig Wasserstoff als Energieträger sein. Auch in diesem Bereich forscht MAN Truck & Bus an entsprechenden Technologien, der traditionsreiche MAN Standort Nürnberg wird sich im Rahmen dieser Transformation von einem Dieselmotoren-Werk zu einem Produktions- und Entwicklungsstandort für alternative Antriebe wandeln. Die Brennstoffzellen-Technologie wird dabei eine wichtige Rolle spielen.

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

MAN Latin America hat der Öffentlichkeit im September 2020 den neuen Schwerlast-Lkw „Meteor“ vorgestellt, der auf dem MAN TGX basiert, und speziell für den brasiliani-

schen Markt konzipiert wurde. Zudem entwickelt MAN Latin America gemeinsam mit Partnern in Brasilien ein komplettes Infrastrukturnetzwerk rund um Elektro-Lkw, von der Fertigung über die Ladeinfrastruktur bis hin zum Lifecycle-Management der Batterien.

F&E-Kennzahlen

Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio €	2020	2019
Primäre F&E-Kosten	533	672
davon: aktivierte Entwicklungskosten	162	298
Aktivierungsquote in %	30,3	44,4
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	194	125
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	566	499
Umsatzerlöse	10.838	12.663
Primäre F&E-Kosten	533	672
Anteil an den Umsatzerlösen in %	4,9	5,3
F&E-Mitarbeiter (Stand 31.12.)	3.278	3.142

Steuerungssystem und Wertmanagement

Steuerungsprozess in der MAN Gruppe

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

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

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in der finanziellen Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung der MAN Gruppe umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie

die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen.

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

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

Steuerungsgrößen in der MAN Gruppe

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

Operative Rendite

Die MAN Gruppe strebt als strategisches Ziel eine Operative Rendite von 8% über einen Geschäftszyklus an. Die Operative Rendite der MAN Gruppe sank im abgelaufenen Geschäftsjahr auf -5,8% (2,9%).

Kapitalrendite RoI

Mio €	2020	2019
Investiertes Vermögen der MAN Gruppe im Jahresdurchschnitt	5.452	5.497
Operatives Ergebnis	-631	361
Operatives Ergebnis nach Steuern	-442	253
RoI in %	-8,1	4,6

Der RoI stellt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens dar. Übersteigt der RoI den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung für die MAN Gruppe erzielt.

In die Berechnung des RoI fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Dieses wird ermittelt, indem pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% auf das Operative Ergebnis angewendet wird. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Da das Konzept nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement sowie aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst. Die Berechnungslogik entspricht der Systematik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet. Eine Berechnung erfolgt nur auf Jahresbasis.

GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER MAN GRUPPE 2020

Alle Märkte stehen unter dem Eindruck der weltweiten COVID-19-Pandemie; Volumenrückgang und strukturelle Probleme führen zu einem deutlich negativen Operativen Ergebnis der MAN Gruppe

Weltweite Ausbreitung des Coronavirus (SARS-CoV-2)

Ende 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Während dort im weiteren Verlauf des 2. Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Im 2. Quartal wurden vor allem in Europa viele der zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten u.a. die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der COVID-19-Pandemie entgegenzuwirken. Während des 3. und insbesondere im Verlauf des 4. Quartals 2020 war außerhalb Chinas weltweit vielerorts ein erneuter, teilweise sehr dynamischer Anstieg der Neuinfektionen zu verzeichnen, so dass zuvor eingeleitete Lockerungen situationsbezogen wieder zurückgenommen wurden.

Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Entwicklung der Weltwirtschaft

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von -4,0% (2,6%). Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert des Vorjahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung innerhalb des Berichtszeitraums davon abhängig, inwieweit die COVID-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zunahmten. Im weltweiten Durchschnitt stiegen die Verbraucherpreise langsamer an als im Jahr 2019, der globale Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

Ertragslage

Marktumfeld

Die bedeutsamsten Lkw-Märkte (>6 t) der MAN Gruppe sind die Region EU27+3 (definiert als die EU27-Länder exklusive Malta, inklusive Großbritannien, Norwegen und Schweiz) sowie Brasilien, Südafrika, Russland und die Türkei. Die Lkw-Registrierungen in der Region EU27+3 lagen stark unter Vorjahr. Der bereits erwartete Marktrückgang wurde durch die COVID-19-Pandemie insbesondere im 2. Quartal verstärkt. Die Vergleichsperiode 2019 enthielt des Weiteren Vorzieheffekte im 1. Halbjahr aufgrund der Einführung des digitalen Tachographen im Juni 2019 sowie eines möglichen No-Deal Brexits.

Auch die anderen Lkw-Märkte wurden durch die COVID-19-Pandemie stark beeinflusst. In Brasilien lagen die Lkw-Registrierungen deutlich unter Vorjahr, in Südafrika waren diese erheblich rückläufig. Der russische Markt zeigte ebenfalls einen spürbaren Rückgang. Im Gegensatz dazu verzeichnet die Türkei einen sehr starken Anstieg der Registrierungen, allerdings basierend auf einer sehr niedrigen Vergleichsperiode.

Die bedeutsamsten Bus-Märkte der MAN Gruppe sind die Region EU27+3, Brasilien und Mexiko. Auch die Bus-Märkte waren stark durch die COVID-19-Pandemie betroffen. Die Bus-Registrierungen in der Region EU27+3 lagen stark unter Vorjahr, insbesondere der Reisebus-Markt kam nahezu zum Erliegen. In Brasilien und Mexiko waren die Bus-Registrierungen sehr stark rückläufig.

Trotz anhaltender Unsicherheiten infolge der COVID-19-Pandemie war im 2. Halbjahr 2020 für fast alle bedeutendsten Lkw- und Bus-Märkte der MAN Gruppe eine sehr starke Erholung gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 sichtbar, insbesondere in EU27+3 war eine erhebliche Erholung zu sehen.

Auftragslage

Der für 2020 bereits erwartete Rückgang der Bestellfähigkeit für die gesamte MAN Gruppe wurde durch die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Unsicherheiten noch verstärkt. In den Monaten des Lockdowns kam der Auftragseingang in einigen Ländern nahezu vollständig zum Erliegen. In diesem Umfeld wurden im Jahr 2020 bei der MAN Gruppe insgesamt 123 331 (138 514) Fahrzeuge bestellt, das sind 11% weniger als im Vorjahr. Der Rückgang resultierte sowohl aus dem Lkw wie auch dem Bus-Geschäft, gegenläufig entwickelte sich das Geschäft mit Transportern weiter positiv. Die Bestellungen von MAN Truck & Bus verringerten sich um 15 731 Einheiten und damit um 16% gegenüber dem Vorjahreswert. Dies resultierte insbesondere aus einer schwächeren Nachfrage aus der Region EU27+3. Bei MAN Latin America ging der Auftragseingang um 2 298 Einheiten bzw. 6% zurück, im Wesentlichen in Brasilien.

Der Auftragsbestand der MAN Gruppe erhöhte sich auf 3,6 Mrd € (3,5 Mrd €). Der Anstieg entfiel sowohl auf MAN Latin America als auch auf MAN Truck & Bus.

Umsatz

Der Absatz sank aufgrund des durch die COVID-19-Pandemie schwierigen Marktumfelds um 17% auf 118 115 (142 775) Fahrzeuge. In der Folge reduzierte sich der Umsatz der MAN Gruppe gegenüber dem Vorjahreswert um 14% auf 10,8 Mrd € (12,7 Mrd €). Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen aus dem Neufahrzeuggeschäft und folgte damit den weltweiten Einbrüchen der Märkte. Das After-Sales-Geschäft, die bessere Performance im Transporter-Geschäft und im Geschäft mit externen Motoren milderten den Umsatzrückgang ab. Zwar war auch das After-Sales-Geschäft von Umsatzeinbrüchen durch die COVID-19-Pandemie betroffen, die Rückgänge bewegten sich im Jahresvergleich jedoch nur im einstelligen Prozentbereich.

Der Umsatz von MAN Truck & Bus sank gegenüber Vorjahr um 13%. Dabei wurden insgesamt 81 673 (104 887) Fahrzeuge abgesetzt. MAN Latin America verkaufte 36 974 (41 891) Fahrzeuge, das sind 12% weniger als im Vorjahr.

Umsatz nach Regionen

Mio €	2020	in %	2019	in %
EU 27+3	7.917	73	8.743	69
davon Deutschland	3.192	29	3.257	26
Südamerika	1.203	11	1.590	13
davon Brasilien	1.074	10	1.458	12
Rest der Welt	1.718	16	2.330	18
MAN Gruppe	10.838	100	12.663	100

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2020 wird eine neue Regionenhierarchie verwendet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Auch in der regionalen Verteilung der Umsätze spiegelt sich die beschriebene Markt- und Absatzentwicklung wider. Der Umsatz der MAN Gruppe ging in der EU27+3 um 9% zurück. In Deutschland wurde ein Umsatzrückgang von insgesamt 2% verzeichnet. In den meisten großen Märkten der Region EU27+3 kam es zu Umsatzeinbußen von 10 bis 30%, Norwegen und Schweden hingegen konnten ein positives Umsatzwachstum verzeichnen. In Russland sank der Umsatz um 18% im Vergleich zum Vorjahresniveau. Der rückläufige Umsatz in Südamerika ist vor allem auf den stark gesunkenen Absatz von MAN Latin America in Brasilien zurückzuführen, wobei der Absatz und Umsatz in Argentinien von der rezessionsbedingt

niedrigen Basis aus sehr stark zunahmen. MAN Latin America erzielte 86% (84%) seines Umsatzes auf dem brasilianischen Markt. Im Mittleren Osten entwickelten sich die Umsatzerlöse der MAN Gruppe in den Märkten in Saudi Arabien, Israel und dem Oman rückläufig, wohingegen die Türkei einen sehr starken Anstieg des Umsatzes verzeichnete. In Asien ist der Rückgang von 23% im Wesentlichen auf China und Australien zurückzuführen. Der Umsatz in Afrika schrumpfte um 34%, besonders in Südafrika, Algerien und Marokko.

Operatives Ergebnis

Die MAN Gruppe schloss das Geschäftsjahr 2020 mit einem Operativen Ergebnis in Höhe von -631 Mio €, also einem Verlust, ab. Das Vorjahresergebnis lag bei einem Operativen Ergebnis in Höhe von 361 Mio €.

Die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen – insbesondere die weltweiten Schließungen unserer Produktionsstandorte ab der zweiten Märzhälfte bis zur sukzessiven Wiederaufnahme ab Ende April – beeinflussten das Operative Ergebnis im Berichtszeitraum. Der Rückgang des Operativen Ergebnisses wurde neben dem gesunkenen Volumen und dem schwierigen Gebrauchtfahrzeuge-Geschäft durch erhöhte Abschreibungen, zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus, einer Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einer von Navistar angekündigten Beendigung eines Motorenprojekts belastet. Gegenläufig wirkten im Operativen Ergebnis Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten sowie konsequente Kosteneinsparungen in allen Bereichen.

Das Operative Ergebnis von MAN Truck & Bus lag mit -553 Mio € im negativen Bereich und weit unterhalb dem Vorjahr (371 Mio €).

MAN Latin America weist mit einem Operativen Ergebnis von -15 Mio € (55 Mio €) einen Verlust aus. Neben den Absatzrückgängen sind in der Vergleichsperiode 2019 Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Wertberichtigungen zu berücksichtigen.

Operative Rendite

Die Operative Rendite der MAN Gruppe fiel im Geschäftsjahr 2020 auf -5,8%, verglichen mit 2,9% im Vorjahreszeitraum. Somit lag die Profitabilität der MAN Gruppe erneut weit unter dem strategischen Zielwert von 8%.

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

Gewinn- und Verlustrechnung

Mio €	2020	%	2019	%
Umsatzerlöse	10.838	100	12.663	100
Umsatzkosten	- 9.537	- 88	- 10.385	- 82
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.300	12	2.278	18
Sonstige betriebliche Erträge	340	3	346	3
Vertriebskosten	- 1.223	- 11	- 1.315	- 10
Allgemeine Verwaltungskosten	- 574	- 5	- 657	- 5
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte	- 6	0	1	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 468	- 4	- 292	- 2
Operatives Ergebnis	- 631	- 6	361	3
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	134	1	196	2
Zinsertrag	24	0	45	0
Zinsaufwand	- 90	- 1	- 137	- 1
Übriges Finanzergebnis	- 12	0	245	2
Finanzergebnis	56	1	349	3
Ergebnis vor Steuern	- 576	- 5	710	6
Ertragsteuern	144	1	- 38	0
tatsächlich	- 120	- 1	7	0
latent	263	2	- 45	0
Ergebnis aufgegebener Geschäftsbereiche	-	-	39	0
Ergebnis nach Steuern	- 432	- 4	712	6

Die Umsatzerlöse der MAN Gruppe sind 2020 gegenüber dem Vorjahr deutlich um 14% gesunken. Hauptursache dafür war ein durch die COVID-19-Pandemie ausgelöster Nachfrageeinbruch insbesondere in Europa und Südamerika.

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen wurden zahlreiche Gegenmaßnahmen ergriffen. Dazu zählten die Reduzierung von Leiharbeit und die weltweite Schließung unserer Produktionsstandorte ab der zweiten Märzhälfte bis zur sukzessiven Wiederaufnahme ab Ende April. Darüber hinaus wurden Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten in Anspruch genommen sowie konsequente Sachkosteneinsparungen umgesetzt wie die Verschiebung bzw. Streichung von Projekten und Veranstaltungen und die Kürzung geplanter Ausgaben.

Das Bruttoergebnis reduzierte sich aufgrund des Umsatzeinbruchs um 43%, zusätzlich belastet durch höhere Abschreibungen auf Entwicklungskosten und Sachanlagen, einer Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise und höherer Wertberichtigungen auf Vorräte sowie ein schwierigeres Geschäft mit Gebrauchtfahrzeugen. Darüber hinaus wurde die Bruttomarge durch zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einer von Navistar angekündigten Beendigung eines Motorenprojekts belastet. Die Bruttomarge sank um 6,0 Prozentpunkte auf 12,0%.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten konnten infolge der im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen – insbesondere mit der Inanspruchnahme von Kurzarbeit und vergleichbaren Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten sowie den konsequenten Sachkosteneinsparungen – im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert werden (-9%). Die Erhöhung der Vertriebsaufwendungen im Zuge der Einführung der neuen Lkw-Generation bei MAN Truck & Bus wurde mehr als ausgeglichen. Aufgrund der gesunkenen Umsatzerlöse lag der Vertriebs- und Verwaltungskostensatz dennoch mit 16,6% über Vorjahresniveau.

Der leichte Rückgang der Sonstigen betrieblichen Erträge ist vor allem auf Erträge aus der teilweisen Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen aus Verkehrssteuern über 65 Mio € sowie die Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Brasilien im Vorjahr zurückzuführen, die weitgehend durch höhere Erträge aus der Bewertung und Realisierung von Fremdwährungspositionen kompensiert wurden. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen stark an, im Wesent-

lichen als Folge höherer Aufwendungen aus der Bewertung und Realisierung von Fremdwährungspositionen sowie erhöhter Aufwendungen aus Rückstellungen, u.a. im Zusammenhang mit dem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar.

Das Finanzergebnis ging gegenüber dem Vorjahreswert erheblich zurück. Der Rückgang resultiert vor allem aus der im Vorjahr vereinnahmten Dividende von Scania in Höhe von 185 Mio € sowie aus dem Verkauf des 49%-Anteils am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (RMMV), an die Rheinmetall AG mit positivem Effekt auf das Ergebnis von 80 Mio € im Vorjahr. Zudem sank das Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Sinotruk auf 116 Mio € (138 Mio €).

Die Steuerquote belief sich auf 25,0% (5,3%), im Vorjahr war sie u.a. durch positive Effekte aus Vorjahressteuern sowie steuerfreie Erträge begünstigt. Nähere Informationen zur Entwicklung der Steuerquote finden sich im Konzernanhang.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (0 im Geschäftsjahr 2020) resultierte im Vorjahr im Wesentlichen aus Versicherungszahlungen über rund 19 Mio € aus dem Vergleich zwischen der MAN SE und D&O-Versicherern im Zusammenhang mit dem Compliance-Fall „Ferrostal“ sowie der Auflösung von Rückstellungen und einer Kaufpreisanpassung aus dem Verkauf des Power-Engineering-Geschäfts.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MAN SE werden der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 0,11 € je Stamm- bzw. Vorzugsaktie auszuschütten. Für das Vorjahr wurde von der MAN SE eine Dividende in Höhe von 0,11 € je Stamm- bzw. Vorzugsaktie ausgeschüttet.

Finanzlage

Finanzierung der MAN Gruppe

Zur Fremdkapitalbeschaffung wurden bilaterale Linien mit der TRATON SE sowie global tätigen Finanzinstituten zu marktüblichen Konditionen genutzt.

Aufgrund der Zugehörigkeit zur TRATON GROUP besteht für die MAN Gruppe die Möglichkeit konzerninterner Finanzierungen. So unterhält die MAN Gruppe derzeit Kreditlinien bei der TRATON SE in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd € (2,1 Mrd €), die durch vorwiegend kurzfristige Ziehungen in Höhe von 1,9 Mrd € (561 Mio €) genutzt sind. Ende 2019 bestand eine gezogene Kreditlinie mit der Volkswagen AG in Höhe von 1,0 Mrd €, die im März 2020 auf die TRATON SE umgeschuldet wurde.

Gesellschaften der MAN Gruppe haben daneben Darlehen mit Banken über 574 Mio € (801 Mio €) zu vorwiegend variablen Konditionen mit unterschiedlichen Laufzeiten bis zu zehn Jahren abgeschlossen. Diese wurden überwiegend durch MAN Latin America gezogen.

Für die MAN Gruppe wurden im Rahmen der COVID-19-Pandemie keine neuen Kreditlinien abgeschlossen, da die erhöhte Konzernfinanzierung über die bestehenden Kreditlinien von TRATON SE dargestellt werden konnte.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie war eine zeitweise Verschlechterung der Marktkonditionen bei externer Bankfinanzierung sowie der Konzernfinanzierung über die TRATON SE zu beobachten. Der Volkswagen Credit Spread (CDS) 5 Jahre betrug anfangs 74,88 (117,15), stieg im April 2020 auf 257,30 (136,20) im Jahreshoch und schloss mit 80,13 (74,88).

Dennoch reduzierten sich die Zinsen und ähnliche Aufwendungen um 34 Mio € auf 66 Mio €, da besonders MAN Latin America beim Zinsaufwand von günstigeren Zinssätzen und der starken Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro profitierte.

Die MAN Gruppe nutzt Cash-Pooling-Strukturen, soweit rechtlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll. Die übergangsweise fortgeführten Cash-Pooling-Strukturen der MAN Gruppe gegenüber den zum 31. Dezember 2018 an die Volkswagen Gruppe verkauften Power-Engineering-Gesellschaften wurden im Oktober 2020 aufgelöst.

Cashflow

MAN Konzern Kapitalflussrechnung mit Kennzahlen

Mio €	2020	2019
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	1.173	1.150
Ergebnis vor Steuern	- 576	710
Ertragsteuerzahlungen/-erstattungen	- 43	- 275
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	415	377
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	195	125
Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen	0	- 67
Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietete Erzeugnisse ¹	761	658
Veränderung der Pensionen	- 16	0
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	- 3	- 25
Ergebnis aus der Af-Equity-Bewertung	- 107	- 108
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	13	22
Brutto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	640	1.417
Veränderung Working Capital fortgeführte Geschäftsbereiche	- 70	- 914
Veränderung der Vorräte	78	- 118
Veränderung der Forderungen	159	93
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	- 23	49
Veränderung der Rückstellungen	180	- 47
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	- 464	- 890
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit - aufgegebene Geschäftsbereiche	-	11
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	570	515
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	- 362	- 438
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	- 162	- 298
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	- 7	- 124
Veräußerung von Tochterunternehmen abzüglich flüssiger Mittel	2	1.978
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	-	101
Erlöse aus Anlagenabgängen (außer Vermietete Erzeugnisse)	13	9
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	- 515	1.228

¹ Saldiert mit Zuschreibungen

MAN Konzern Kapitalflussrechnung mit Kennzahlen (Fortsetzung)

Mio €	2020	2019
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	- 515	1.228
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	6	21
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 510	1.248
Gewinnabführung	-	- 548
Dividendenzahlung	- 16	-
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 106	- 88
Veränderung von übrigen Finanzverbindlichkeiten	- 402	- 1.105
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 524	- 1.741
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	- 69	2
Veränderung der Flüssigen Mittel	- 533	24
Flüssige Mittel am Ende des Geschäftsjahres	641	1.173
Netto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	55	1.731
Brutto-Cashflow fortgeführte Geschäftsbereiche	640	1.417
Veränderung Working Capital fortgeführte Geschäftsbereiche	- 70	- 914
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	- 515	1.228
Zusammensetzung der Nettoliquidität/-verschuldung am Ende des Geschäftsjahres ¹		
Flüssige Mittel	641	1.173
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	8	17
Bruttoliquidität	649	1.190
Kreditstand	- 3.097	- 3.716
Nettoverschuldung	- 2.447	- 2.526

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

Der Brutto-Cashflow der MAN Gruppe umfasst nur das fortgeführte Geschäft und lag 2020 mit 640 Mio € um 777 Mio € unter dem Niveau des Vorjahres. Als eine Reaktion auf die COVID-19-Pandemie hat die MAN Gruppe ab März Kurzarbeit sowie vergleichbare Maßnahmen veranlasst, um die Folgen abzufedern.

Zum Rückgang des Brutto-Cashflows trug neben dem deutlich geringeren Operativen Ergebnis auch der Wegfall der Dividende von Scania im aktuellen Geschäftsjahr bei (im Vorjahr 185 Mio €). Gegenläufig waren im aktuellen Geschäftsjahr die Steuerzahlungen um 232 Mio € geringer und die Abschreibungen und Wertminderungen um 279 Mio € höher als im Vergleichszeitraum.

Der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit wurde im Berichtszeitraum mit 70 Mio € durch die Mittelbindung im Working Capital belastet und damit um 844 Mio € weniger als im Vorjahr.

Im Zusammenhang mit dem durch die COVID-19-Pandemie bedingten Absatz- und Produktionsrückgang sowie weiteren getroffenen Maßnahmen resultierte in 2020 eine Working Capital-Entlastung bei den Vorräten um 78 Mio € (-118 Mio €), bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 191 Mio € (-163 Mio €) und bei den Forderungen um 159 Mio € (93 Mio €). Außerdem wirkte die Bildung von Rückstellungen mit 180 Mio € (im Vorjahr Abbau -47 Mio €) positiv im Working Capital.

Gegenläufig wurde das Working Capital durch den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen um 234 Mio € (nach 255 Mio € Anstieg) belastet. Dieser Rückgang ist im Zusammenhang mit dem Rückgang des Vermietvermögens um 297 Mio € (Vorjahr 232 Mio € Anstieg) zu sehen. Die genannten Veränderungen des Vermietvermögens ergeben sich aus dem Saldo von Zu- und Abgängen, die im Working Capital ausgewiesen werden und den Abschreibungen, die im Brutto-Cashflow ausgewiesen werden.

Im Geschäftsjahr 2020 ergibt sich ein gesteigerter Cashflow aus der Geschäftstätigkeit in Höhe von 570 Mio € (515 Mio €).

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts war im Vergleichszeitraum durch den Erlös aus der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts in Höhe von 1 978 Mio € und aus der Veräußerung des 49%-Anteils am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der RMMV in Höhe von 101 Mio € geprägt. Gegenläufig belastete in 2019 eine Kapitaleinlage bei Scania in Höhe von 123 Mio € den Cashflow aus der Investitionstätigkeit. Die laufenden Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und aktivierte Entwicklungskosten reduzierten sich in der Berichtsperiode gegenüber 2019 um 212 Mio € auf 524 Mio €. Die MAN Gruppe prüft und priorisiert alle Investitionen unter den neuen Rahmenbedingungen.

Es resultiert ein stark gesunkener Netto-Cashflow in Höhe von 55 Mio € (1 731 Mio €) im Geschäftsjahr 2020. Ohne die genannten Effekte aus den Anteilsverkäufen läge der

Netto-Cashflow über dem Vorjahresniveau, da sowohl der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit verbessert, als auch die laufenden Investitionen reduziert wurden.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug im Berichtszeitraum -524 Mio € (-1 741 Mio €) und ergibt sich hauptsächlich aus einer Rückführung der Finanzverbindlichkeiten und der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten. Außerdem wurde im aktuellen Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 16 Mio € ausgeschüttet (in Höhe von 0,11 € je Stamm- bzw. Vorzugsaktie).

Im Vergleichszeitraum sind 1,0 Mrd € Rückzahlung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Volkswagen AG, Wolfsburg (Volkswagen AG), und die Gewinnabführung für das Jahr 2018 an die TRATON SE, München (TRATON SE), in Höhe von 548 Mio € enthalten. In 2020 wurde 1,0 Mrd € Darlehen an die Volkswagen AG zurückgezahlt und die Verbindlichkeiten bei der TRATON SE um 1,3 Mrd € erhöht. Des Weiteren wurden im aktuellen Berichtsjahr die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Power Engineering in Höhe von 540 Mio € vollständig getilgt.

Die Nettoverschuldung der MAN Gruppe verringerte sich um 79 Mio € und lag zum Jahresabschluss 2020 bei 2,4 Mrd €.

Investitionen

Investitionen

Mio €	2020	2019
in Sachanlagen	352	430
in Immaterielle Vermögenswerte	172	306
in Beteiligungen	7	124
Gesamt	530	860

Vor dem Hintergrund der ökonomischen Belastungen und hohen Unsicherheiten durch die COVID-19-Pandemie sowie der insgesamt wirtschaftlich angespannten Situation hat die MAN Gruppe 2020 alle Investitionsvorhaben genau geprüft. Die Investitionen in Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Beteiligungen (530 Mio €) lagen im Berichtszeitraum deutlich unter dem Vorjahr (860 Mio €). Das Vorjahr war geprägt von

großen Investitionsvorhaben, zum Beispiel in die Kunststofflackierungsanlage in Steyr sowie in den Karosseriebau im Werk München. Des Weiteren kamen im Vergleichszeitraum noch hohe aktivierte Entwicklungskosten für die im Februar 2020 der Öffentlichkeit vorgestellte neue Truck Generation zum Tragen.

Die Investitionen in Sachanlagen lagen im Berichtszeitraum mit 352 Mio € um 78 Mio € unter dem Vorjahreswert. Durch die zielgerichtete Priorisierung von Investitionsaktivitäten wurden die Sachinvestitionen im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr deutlich reduziert. Die wesentlichen Investitionsaktivitäten umfassten Ersatzinvestitionen und Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten, etwa Motorenplattformen und Getriebe.

Investitionen von MAN Truck & Bus

Mio €	2020	2019
Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	330	401
Aktivierte Entwicklungskosten	113	229
Gesamt	443	630

Im Fokus der Sachanlageinvestitionen bei MAN Truck & Bus stand im Jahr 2020 der erfolgreiche Anlauf der neuen Fahrzeuggeneration. Standorte im In- und Ausland wurden an die Anforderungen neuer Produkte und Komponenten angepasst. Einen zweiten Schwerpunkt bildete das neue Erprobungszentrum für Motoren in Nürnberg. Im Geschäftsjahr 2020 wurde weiterhin in Elektromobilität investiert, vor allem im Bereich Bus.

Zur Sicherstellung der bisher erreichten Marktposition und des künftigen Wachstums hat MAN Truck & Bus die Stärkung und Erweiterung des weltweiten Vertriebs- und Servicenetzes konsequent vorangetrieben und bestehende Einrichtungen erneuert.

Investitionen von MAN Latin America

Mio €	2020	2019
Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	31	36
Aktivierte Entwicklungskosten	49	69
Gesamt	80	105

MAN Latin America investierte im Geschäftsjahr 2020 wiederum vor allem in die Entwicklung neuer Produkte, insbesondere für die neue schwere Lkw-Reihe. Zudem wirkten Ausgaben für die Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6, die im Jahr 2023 in Brasilien in Kraft tritt. Das „Consórcio Modular“-Geschäftsmodell von MAN Latin America, in dem die Partnerfirmen auch Zulieferer und Kapitalgeber sind, ermöglicht einen geringeren Kapitaleinsatz und einen niedrigeren Investitionsbedarf.

Vermögenslage

Mio €	2020	2019
Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	4.630	4.895
Vermietete Erzeugnisse	3.751	4.114
Beteiligungen	4.128	3.466
Steuern	731	489
Vorräte	2.219	2.446
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.129	1.356
Sonstige lang- und kurzfristige Vermögenswerte	860	906
Finanzmittel	641	1.173
Aktiva	18.090	18.846
Eigenkapital	5.936	6.048
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	587	592
Finanzverbindlichkeiten	3.097	3.716
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.940	3.116
Rückstellungen	1.198	1.073
Steuern (einschließlich Steuerrückstellungen)	254	205
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.406	1.275
Sonstige lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten	2.674	2.821
Passiva	18.090	18.846

Die COVID-19-Pandemie wie auch die daraus resultierenden Maßnahmen haben einen erheblichen Einfluss auf die Vermögenslage der MAN Gruppe.

Das Gesamtvermögen der MAN Gruppe ist im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 756 Mio € gesunken. Der Rückgang resultiert in erster Linie aus dem Rückgang der Finanzmittel um 533 Mio €, der Vermieteten Erzeugnisse um 362 Mio € und der Sachanlagen und Immateriellen Vermögenswerte um 265 Mio €. Gegenläufig wirken insbesondere der Anstieg der Beteiligungen um 662 Mio € und der Steuern um 242 Mio €.

Der Rückgang der Sachanlagen und Immateriellen Vermögenswerte resultiert in erster Linie aus der Umrechnung von in ausländischer Währung bilanzierter Vermögenswerte, besonders in brasilianischen Real.

Die Vermieteten Erzeugnisse sind aufgrund des durch die COVID-19-Pandemie verringerten Geschäftsvolumens sowie einer Wertminderung aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise zurückgegangen.

Der Anstieg der Beteiligungen spiegelt zum einen den auf 3,2 Mrd € (2,6 Mrd €) gestiegenen Buchwert der Beteiligung an Scania wider, zum anderen resultiert er aus den vereinnahmten anteiligen Ergebnissen der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen.

Die Steuern sind um 242 Mio € gestiegen. Dies resultiert in erster Linie aus den steuerlichen Folgen eines Verkaufs von Markenrechten innerhalb der MAN Gruppe.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind gesunken, was sich in erster Linie auf die Maßnahmen und Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückführen lässt. Zur Steuerung der Liquidität werden außerdem regelmäßig Kundenforderungen an Kreditinstitute und an die Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, und ihre zugeordneten Landesgesellschaften verkauft.

Die Finanzmittel sind um 533 Mio € gesunken, was im Wesentlichen auf die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen ist.

Das Eigenkapital sank zum 31. Dezember 2020 auf 5,9 Mrd € (6,0 Mrd €). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Ergebnis nach Steuern in Höhe von -432 Mio €. Gegenläufig wirkt das Sonstige Ergebnis in Höhe von 365 Mio €. Hier wirkten besonders die Bewertungseffekte der Scania-Beteiligung, teilweise kompensiert durch die Effekte aus der Umrechnung ausländischer Abschlüsse, insbesondere aufgrund der negativen Kursentwicklung des brasilianischen Real.

Die Finanzverbindlichkeiten sind um 619 Mio € gesunken. Hier wirkte hauptsächlich die Beendigung des Cash Poolings mit den ehemaligen Konzerngesellschaften des 2018 veräußerten Geschäftsbereichs Power Engineering.

Die Sonstigen lang- und kurzfristigen finanziellen und nichtfinanziellen Verbindlichkeiten sanken um 324 Mio €. Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie die Sonstigen lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten u.a. die erhaltenen Kaufpreiszahlungen aus Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen bei MAN Truck & Bus, die aufgrund des u.a. durch die COVID-19-Pandemie gesunkenen Geschäftsvolumens zurückgegangen sind.

Die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital sank von 72% auf 68%, bedingt durch den starken Anstieg der Beteiligungen und den leichten Rückgang des Eigenkapitals. Die Eigenkapitalquote der MAN Gruppe belief sich zum 31. Dezember 2020 auf 32,8% (32,1%).

Nicht bilanziertes Vermögen

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

Am 31. Dezember 2020 lagen außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Garantien und Bürgschaften in Höhe von 35 Mio € (97 Mio €), von Sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 687 Mio € (968 Mio €) und von Rückkaufgarantien (im Wesentlichen gegenüber Unternehmen des Volkswagen Konzerns) in Höhe von 2 431 Mio € (2 488 Mio €) vor. In den Sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die bei MAN Latin America bestehen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen wurden insbesondere für Bestellobligos eingegangen. Für nähere Informationen wird auf die Anmerkungen (31) und (32) im „Konzernanhang“ verwiesen.

**Gesamtaussage des Vorstands:
Geschäftsentwicklung pandemiebedingt
reduziert, Profitabilität nicht zufriedenstellend**

Soll-Ist-Vergleich MAN Gruppe

Mio €	Ist 2019	Ursprüngliche Prognose für 2020	Letzte Prognose für 2020	Ist 2020	Veränderung 2020 zu 2019
Umsatz	12 663	geringfügig über Vorjahr	erheblich unter Vorjahr	10 838	-14 %
Operatives Ergebnis	361	drastische Verschlechterung	-550 Mio € bis -750 Mio €	-631	-993 Mio €
Operative Rendite	2,9	drastische Verschlechterung	drastisch unter Vorjahr	-5,8	-8,7 %-Pkt

Soll-Ist-Vergleich MAN Truck & Bus

Mio €	Ist 2019	Ursprüngliche Prognose für 2020	Letzte Prognose für 2020	Ist 2020	Veränderung 2020 zu 2019
Absatz (Anzahl)	104 887	moderat unter Vorjahr	stark unter Vorjahr	81 673	-22 %
Umsatz	11 088	leicht unter Vorjahr	erheblich unter Vorjahr	9 659	-13 %
Operatives Ergebnis	371	positiv, aber massiv unter Vorjahr	-450 Mio € bis -650 Mio €	-553	-925 Mio €

Soll-Ist-Vergleich MAN Latin America

Mio €	Ist 2019	Ursprüngliche Prognose für 2020	Letzte Prognose für 2020	Ist 2020	Veränderung 2020 zu 2019
Absatz (Anzahl)	41 891	erheblich über Vorjahr	erheblich unter Vorjahr	36 974	-12 %
Umsatz	1 737	erheblich über Vorjahr	sehr stark unter Vorjahr	1 235	-29 %
Operatives Ergebnis	55	erheblich über Vorjahr	negativ, starke Verschlechterung	-15	-70 Mio €

Der Vorstand der MAN SE hatte die ursprünglich prognostizierten Ziele für das Berichtsjahr am 24. März 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie und deren einschneidenden Auswirkungen auf die Wirtschaft und der damit verbundenen großen Unsicherheiten zurückgenommen. Am 28. Oktober 2020 hat die MAN Gruppe die im Jahresverlauf letzte Prognose für das Geschäftsjahr 2020 veröffentlicht.

Die MAN Gruppe hat diese zuletzt für das Geschäftsjahr 2020 veröffentlichte Prognose für Umsatz, Operatives Ergebnis und Operative Rendite erreicht. Dabei hat sich bestä-

tigt, dass die wirtschaftliche Entwicklung trotz einer spürbaren Erholung der Nutzfahrzeugmärkte im 2. Halbjahr 2020 weiterhin mit einer hohen Volatilität verbunden war.

MAN Truck & Bus hat die zuletzt prognostizierten Ziele für Absatz und Umsatz erreicht. Einen wesentlichen Beitrag dazu hat die Produktreihe MAN TGE geleistet. Im Vorjahresvergleich ging der Absatz von Lkw (> 6 t) um 29% zurück. Der Rückgang war auf fast alle Regionen zurückzuführen. Der Umsatz reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 13%, dabei fiel der Rückgang des After-Sales-Geschäfts mit -5% vergleichsweise gering aus. Das zuletzt prognostizierte Ziel zum Operativen Ergebnis

konnte erreicht werden. Gegenüber der ursprünglichen Prognose wirkten sich der volumenbedingte Rückgang infolge der COVID-19-Pandemie und damit verbundener temporärer Schließungen der Werke im 1. Halbjahr 2020 negativ auf das Operative Ergebnis aus. Dies konnte trotz verschiedener Maßnahmen zur Kostensenkung nicht kompensiert werden.

MAN Latin America konnte die zuletzt prognostizierten Ziele bei Absatz und Umsatz erreichen. Absatz und Umsatz in den Kernmärkten Brasilien und Mexiko lagen pandemiebedingt erheblich bzw. sehr stark unter Vorjahr. Das Operative Ergebnis fiel durch den volumenbedingten Rückgang durch die COVID-19-Pandemie negativ aus.

Die MAN Gruppe verzeichnete im Geschäftsjahr 2020 einen dramatischen Verlust. Insgesamt beurteilt der Vorstand der MAN Gruppe die Geschäftsentwicklung trotz der deutlichen Markterholung im 2. Halbjahr 2020 als kritisch und die Profitabilität als nicht zufriedenstellend. Um in den folgenden Jahren eine signifikante und nachhaltige Ergebnisverbesserung der MAN Gruppe zu erzielen, haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmerseite am 26. Januar 2021 eine Einigung zur Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen unterzeichnet. Das vereinbarte Eckpunktepapier sieht u. a. eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien vor. Verbunden mit den geplanten Maßnahmen ist der Abbau von rund 3 500 Stellen bis Ende 2022, der so sozialverträglich wie möglich erfolgen soll. Der Standort in Plauen sowie der österreichische Standort Steyr mit seinen rund 2 200 Arbeitnehmern stehen zur Disposition. Hier prüft der Vorstand alle Optionen, inklusive die eines Verkaufs oder einer Schließung. Kontinuierliche Verbesserungen und das Streben nach Operational Excellence sind Voraussetzungen, um zukünftiges Wachstum und das Erreichen der Profitabilitätsziele zu gewährleisten.

DIE BEREICHE IM EINZELNEN

MAN Truck & Bus

Mio €	2020	2019
Auftragseingang	10.309	11.820
Umsatz	9.659	11.088
Absatz Fahrzeuge (Anzahl) ¹	81.673	104.887
Operatives Ergebnis	- 553	371
Operative Rendite (%)	- 5,7	3,3

¹ Inklusive MAN TGE (2020: 17 635 Einheiten, 2019: 14 788 Einheiten)

Die mit der COVID-19-Pandemie einhergehende Unsicherheit hatte starke Auswirkungen auf den Absatz und das Operative Ergebnis, insbesondere im 2. Quartal 2020. Der für das Jahr 2020 vor allem in der Region EU27+3 bereits erwartete Marktrückgang wurde durch die COVID-19-Pandemie noch verstärkt. Insgesamt verzeichnete der Absatz im 2. Halbjahr 2020 eine sehr starke Erholung gegenüber dem ersten Halbjahr 2020.

Der Auftragseingang von MAN Truck & Bus lag im Jahr 2020 bei 84 921 (100 652) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang (> 6 t) betrug 60 862 (78 147) Einheiten und lag damit 22% unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang war auf beinahe sämtliche Regionen zurückzuführen. Nur in der Region Nahost konnte der Lkw-Auftragseingang gesteigert werden. Der Auftragseingang für den MAN TGE stieg um 26% auf 19 238 (15 234) Einheiten. Der Auftragseingang im Bus-Geschäft ging um 34% zurück und betrug 4 821 (7 271) Einheiten. Der Rückgang war im Wesentlichen auf die Regionen EU27+3, Afrika und Asien/Pazifik zurückzuführen. In der Region Nahost und in Russland konnte der Bus-Auftragseingang sehr stark erhöht werden.

Der Gesamtabsatz von MAN Truck & Bus lag bei 81 673 (104 887) Einheiten und damit 22% unter Vorjahr. Der Absatz von Lkw (> 6 t) ging im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 29% auf 58 698 (82 736) Einheiten zurück. Der Rückgang war auf fast alle Regionen zurückzuführen, lediglich in der Region Nahost konnte der Absatz deutlich erhöht werden. Der Absatz des MAN TGE stieg um 19% auf 17 635 (14 788) Einheiten. Der Bus-Absatz fiel um 27% auf 5 340 (7 363) Einheiten. Der Rückgang betraf alle Regionen.

MAN Truck & Bus erzielte einen Umsatz von 9,7 Mrd € (11,1 Mrd €) und verzeichnete damit 13% weniger Umsatz als im Vorjahr. Der Rückgang war im Wesentlichen auf das Lkw- und Bus-Geschäft zurückzuführen. Das After-Sales-Geschäft wurde zwar ebenfalls durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie belastet, der Rückgang um 5% fiel aber vergleichsweise gering aus. Der Umsatz im Motorengeschäft konnte sehr stark erhöht werden.

Das Operative Ergebnis betrug -553 Mio € (371 Mio €) und lag damit trotz verschiedener Maßnahmen zur Kostensenkung um 925 Mio € unter dem positiven Wert des Vorjahreszeitraums. Dies entspricht einer Operativen Rendite von -5,7% (3,3%). Neben dem volumenbedingten Rückgang des Umsatzes wurde das Operative Ergebnis durch erhöhte Abschreibungen, und durch ein schwierigeres Gebrauchtfahrzeug-Geschäft belastet. Weiterhin wirkten zusätzliche Kosten in Verbindung mit der Einführung der neuen Lkw-Generation, eine Wertminderung der Vermieteten Erzeugnisse aufgrund gesunkener Wiederverkaufspreise sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einer von Navistar angekündigten Beendigung eines Motorenprojekts. Außerdem wirkten die Maßnahmen in Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, darunter insbesondere die temporäre Schließung der Werke im 1. Halbjahr 2020, negativ auf das Operative Ergebnis. Gegenläufig wirkten im Operativen Ergebnis Kurzarbeit und vergleichbare Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten, sowie Kosteneinsparungen in allen Bereichen.

Die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmerseite haben am 26. Januar 2021 eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Das vereinbarte Eckpunktepapier sieht u.a. eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien vor. Verbunden mit den geplanten Maßnahmen ist der Abbau von rund 3 500 Stellen bis Ende 2022. Der Standort in Plauen sowie der österreichische Standort Steyr mit seinen rund 2 200 Arbeitnehmern stehen zur Disposition. Hier prüft der Vorstand der MAN Truck & Bus SE alle Optionen, inklusive die eines Verkaufs oder einer Schließung.

MAN Latin America

Mio €	2020	2019
Auftragseingang	1.312	1.717
Umsatz	1.235	1.738
Absatz Fahrzeuge (Anzahl)	36.974	41.891
Operatives Ergebnis	- 15	55
Operative Rendite (%)	- 1,2	3,2

Die mit der COVID-19-Pandemie einhergehenden Unsicherheiten hatten starke Auswirkungen auf den Absatz und das Operative Ergebnis, insbesondere im 2. Quartal 2020. In der zweiten Jahreshälfte 2020 erholte sich der Absatz jedoch im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2020 kräftig.

Der Auftragseingang von MAN Latin America betrug 38 805 (41 103) Einheiten. Der Lkw-Auftragseingang lag mit 32 963 (34 566) Einheiten 5% unter dem Wert des Vorjahres. Dies ist auf eine geringere Nachfrage in Brasilien und Mexiko zurückzuführen. In Argentinien konnte der Auftragseingang aufgrund eines sehr schwachen Marktes im Jahr 2019 sehr stark gesteigert werden. Der Bus-Auftragseingang ging um 11% auf 5 842 (6 537) Einheiten zurück. Der Rückgang ist insbesondere auf Peru, Chile, Brasilien und Mexiko zurückzuführen. In der Region Afrika konnte der Auftragseingang hingegen sehr stark erhöht werden.

Der Gesamtabsatz von MAN Latin America fiel um 12% auf 36 974 (41 891) Einheiten. Der Lkw-Absatz sank um 11% auf 31 242 (35 282) Einheiten. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem rückläufigen Lkw-Absatz in Brasilien und Mexiko. In Argentinien konnte der Lkw-Absatz aufgrund eines sehr schwachen Marktes im Jahr 2019 sehr stark gesteigert werden. Der Bus-Absatz sank um 13% auf 5 732 (6 609) Einheiten wegen rückläufigen Absatzzahlen in Brasilien, Peru, Chile und Mexiko. In der Region Afrika konnte der Absatz hingegen sehr stark erhöht werden.

MAN Latin America erzielte einen Umsatz von 1,2 Mrd € (1,7 Mrd €) und verzeichnete damit einen Umsatzrückgang von 29% im Vergleich zum Vorjahr. Der Rückgang resultierte sowohl aus dem Lkw- als auch aus dem Bus-Geschäft. Darüber hinaus wirkten Wechselkurseffekte aus der Translation in die Konzernwährung Euro negativ auf die Umsatzzahlen.

Das Operative Ergebnis betrug -15 Mio € (55 Mio €). Dies entspricht einer Operativen Rendite von -1,2% (3,2%). Der volumenbedingte Umsatzrückgang sowie die Maßnahmen in Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, darunter insbesondere die temporäre Schließung der Werke im 1. Halbjahr 2020, belasteten das Operative Ergebnis im Berichtszeitraum. Eine verbesserte Produktpositionierung wirkte hingegen positiv. Darüber hinaus war im Vergleichszeitraum 2019 ein positiver Effekt durch die teilweise Wertaufholung einer Forderung aus Verkehrssteuern sowie ein Ertrag in Höhe von 13 Mio € aus der Auflösung einer Restrukturierungsrückstellung zu verzeichnen.

MAN Latin America arbeitet kontinuierlich an kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, um den Belastungen aufgrund der anhaltenden COVID-19-Pandemie entgegenzuwirken und konzentriert sich weiterhin auf die Stärkung des Unternehmens in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld mit dem Ziel, seine Ergebnisqualität systematisch zu verbessern.

ABSCHLUSS DER MAN SE (HGB)

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

Geschäftsverlauf

Im Februar 2020 hat die TRATON SE ihre Absicht mitgeteilt, einen verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out der Minderheitsaktionäre der MAN SE in 2020 durchzuführen. Im September 2020 hat die TRATON SE entschieden, den angekündigten Ausschluss der Minderheitsaktionäre der MAN SE nicht mehr in 2020 durchzuführen. MAN SE solle sich zunächst auf ihre Aufgaben aus der am 11. September 2020 angekündigten Neuausrichtung und die Bewältigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie konzentrieren. Die vollständige gesellschaftsrechtliche Integration der MAN SE in die TRATON SE solle in 2021 weiter vorangetrieben werden. Es hat jedoch ein Großteil der Mitarbeiter von der MAN SE zur TRATON SE gewechselt. Die MAN SE hat im Dezember 2020 Markenrechte für mehrere Länder an der Marke „MAN“ zu einem unabhängig begutachteten Fair Value an eine Tochtergesellschaft veräußert, wobei in diesem Zusammenhang Lizenzen an den jeweiligen Markenrechten für den operativen Einsatz bzw. Lizenzverpflichtungen erteilt wurden. Daraus ergab sich bei der MAN SE ein Ertrag in Höhe von 1 000 Mio €. Der Kaufpreis wurde über ein Darlehen bei der MAN SE finanziert.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Finanzierungsaufgaben sukzessive auch auf Ebene der TRATON SE wahrgenommen. Zum Anfang des 4. Quartals wurde das Cash Pooling mit der MAN Energy Solutions SE beendet.

Das geschäftliche und wirtschaftliche Umfeld wird durch die COVID-19-Pandemie nachteilig beeinflusst. Die MAN SE geht bei der COVID-19-Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis aus, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung der MAN SE nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird.

Die MAN SE weist im Geschäftsjahr 2020 ein Ergebnis nach Steuern von 35 Mio € (im Vorjahr 323 Mio €) aus. Der Rückgang in Höhe von 288 Mio € resultierte im Wesentlichen aus dem gesunkenen Beteiligungsergebnis und der Erhöhung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

Gegenläufig wirkte der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge.

Ertragslage

Mio €	2020	2019
Beteiligungsergebnis	-828	268
Erträge aus Ausleihungen	2	2
Zinsergebnis	-2	18
Umsatzerlöse	44	63
Umsatzkosten	-18	-37
Bruttoergebnis vom Umsatz	26	26
Allgemeine Verwaltungskosten	-30	-44
Sonstige betriebliche Erträge	1 048	83
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-106	-90
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-75	60
Ergebnis nach Steuern	35	323
Jahresüberschuss	35	323

Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich das Beteiligungsergebnis um 1 096 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Verlustübernahme von der MAN Truck & Bus SE.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 20 Mio €, dies resultierte vor allem aus dem Wegfall der im Vorjahr enthaltenen Steuerzinserträge. Die Allgemeinen Verwaltungskosten konnten um 14 Mio € reduziert werden.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge waren im Geschäftsjahr um 965 Mio € höher als im Vorjahr. Hierin wirkten 1 Mrd € aus dem Verkauf der Markenrechte für mehrere Länder an der Marke „MAN“ an eine Konzerngesellschaft und 42 Mio € aus der Fremdwährungsbewertung. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 16 Mio € auf 106 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen aus der Fremdwährungsumrechnung sowie für Projekte.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten im Wesentlichen Steueraufwendungen für das laufende Jahr. Im Vorjahr wurden in diesem Posten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für frühere Veranlagungszeiträume ausgewiesen.

Nach der Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 17 Mio € und einem Gewinnvortrag von 146 Mio € wird ein Bilanzgewinn in Höhe von 164 Mio € (Vorjahr 162 Mio €) ausgewiesen. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MAN SE schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn von 164 Mio € zur Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,11 € je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Prognose-Ist-Vergleich

Der Ausblick des Konzerns ist auch für die MAN SE zutreffend. In der Prognose für das Geschäftsjahr 2020 wurde ein „erheblich geringeres Operatives Ergebnis zuzüglich Beteiligungsergebnis“ erwartet. Tatsächlich wurde ein Ergebnis vor Steuern von 110 Mio € (Vorjahr 263 Mio €) erzielt.

Vermögens- und Finanzlage

Mio €	2020	2019
Anlagevermögen	5 661	4 467
Forderungen ¹	398	665
Guthaben bei Kreditinstituten	155	324
Bilanzsumme	6 214	5 456
Eigenkapital	2 467	2 448
Finanzverbindlichkeiten Kreditinstitute/Sonstige	42	98
Übrige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	3 705	2 910
Bilanzsumme	6 214	5 456

¹ Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 758 Mio € auf 6 214 Mio € erhöht. Das Anlagevermögen der MAN SE enthielt zum Bilanzstichtag mit 3 017 Mio € (2 819 Mio €) im Wesentlichen die Anteile an verbundenen Unternehmen, mit 1 428 Mio € (1 428 Mio €) die Beteiligungen, insbesondere die in den Geschäftsjahren 2006 bis 2008 erworbenen Aktien an Scania, sowie die Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von

1 428 Mio € (217 Mio €). Bei dem Zugang in den Ausleihungen an verbundene Unternehmen handelt es sich um das Darlehen für die Finanzierung des Kaufpreises der Markenrechte für mehrere Länder an der Marke „MAN“. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2020 auf 91,1% (81,9%).

Die Forderungen gingen um 267 Mio € auf 398 Mio € zurück. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die Beendigung des Cash Poolings mit der MAN Energy Solutions SE.

Die Guthaben bei Kreditinstituten, die aus der zentralen Finanzierung der Gruppe durch die MAN SE stammen, reduzierten sich im Geschäftsjahr um 169 Mio € auf 155 Mio €.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund des Ergebnisses von 35 Mio € und der Dividendenausschüttung von 16 Mio € auf 2 467 Mio € erhöht. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme lag zum 31. Dezember 2020 bei 39,7% (44,9%).

Die Kapitalrücklage der MAN SE in Höhe von 795 Mio € (795 Mio €) stammt aus Agiobeträgen im Rahmen von Kapitalerhöhungen und aus der Umwandlung von Vorzugsaktien in Stammaktien. Die Gewinnrücklagen der MAN SE beliefen sich nach Einstellung in Höhe von 17 Mio € aus dem Jahresüberschuss auf 1 132 Mio € (1 115 Mio €).

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstigen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 56 Mio € auf 42 Mio € (98 Mio €) reduziert und stammen u. a. aus der zentralen Finanzierung des MAN Konzerns.

Die Übrigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, Rückstellungen für Steuern, Sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Der Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten ergab sich im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Dies resultiert hauptsächlich aus der Verbindlichkeit aus der Verlustübernahme inklusive der Ertragsteuermulden gegenüber der MAN Truck & Bus SE. Die sonstigen Rückstellungen betreffen Risiken im Zusammenhang mit öffent-

lich-rechtlichen Verpflichtungen, Risiken im Zusammenhang mit Beteiligungsveräußerungen, Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern und weitere Einzelrisiken.

Die Nettoliquidität/-verschuldung ergibt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, konzerninternen Forderungen aus dem Finanzverkehr, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten/Sonstigen und abzüglich der konzerninternen Verbindlichkeiten aus dem Finanzverkehr. Die Nettoverschuldung der MAN SE belief sich am 31. Dezember 2020 auf 863 Mio € (1 866 Mio €).

Risiko- und Chancenbericht der MAN SE

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

Sonstiges

Die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstände sowie für die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert; der Vergütungsbericht ist Teil des zusammengefassten Lageberichts. Die individualisierten Bezüge für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden in den Anmerkungen „Vergütung des Vorstands“ und „Vergütung des Aufsichtsrats“ im „Konzernanhang“ dargestellt. Am 31. Dezember 2020 beschäftigte die MAN SE 44 Mitarbeiter (170).

Ausblick

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

Das Management von Risiken und Chancen ist untrennbarer Bestandteil der Unternehmenssteuerung und der Geschäftsprozesse. Der Fokus liegt auch 2021 auf Marktrisiken.

Unternehmensweites Risikomanagementsystem

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

Das Risikomanagementsystem der MAN Gruppe ist ein untrennbarer Bestandteil der Unternehmenssteuerung und der Geschäftsprozesse. Es setzt sich aus den Kernelementen Unternehmensplanung einschließlich des unterjährigen Review-Prozesses, Enterprise Risk Management, Governance, Risk & Compliance-Regelprozess (GRC-Regelprozess), internes Kontrollsystem und Compliance-Management-System zusammen. Das Risikomanagementsystem befasst sich mit Risiken im engeren Sinne, d.h. ohne die Berücksichtigung von Chancen. Daher werden Chancen für die externe Berichterstattung regelmäßig bei anderen Funktionen abgefragt, insbesondere beim Controlling und der Strategie.

Die Unternehmensplanung soll u.a. gewährleisten, Risiken und Chancen frühzeitig zu identifizieren und einzuschätzen, um geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Das Enterprise Risk Management ist auf allen Konzernebenen darauf ausgelegt, aktuelle und relevante Informationen

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

Organisation des Risikomanagements

Die Gesamtverantwortung für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines angemessenen und zielgerichteten Risikofrüherkennungssystems trägt der Vorstand der MAN SE. Der Vorstand hat Umfang und Ausrichtung des Risikomanagements und des internen Kontrollsystems anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen definiert. Die Konzernrichtlinie „Zentrales Risikomanagementsystem der MAN Gruppe“ („Konzernrichtlinie“) stellt den Rahmen für ein konzernweit einheitliches Verständnis des Risikomanagementsystems dar, und enthält Regelungen für die Aufbauorganisation, Prozesse und Berichterstattung. Das Management der Bereiche ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Konzernunternehmen in das Enterprise Risk Management und das interne Kontrollsystem gemäß der Konzernrichtlinie eingebunden

sind. Für die Aufnahme in den GRC-Regelprozess gelten eigene Wesentlichkeitskriterien. Die Konzernrevision prüft die Einhaltung der Regelungen des Risikomanagementsystems.

Aufbauorganisation

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

Prozesse des Risiko- und Chancenmanagements und GRC-Regelprozess

Der vierteljährliche Regelprozess im Enterprise Risk Management umfasst die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation. Die Bewertung der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe gemäß einer Nettobewertung, wobei die Nettobewertung bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Einschätzung der qualitativen Kriterien Reputationsverlust und strafrechtliche Relevanz. Aus den quantitativen und qualitativen Kriterien wird ein Scorewert ermittelt. Risiken werden nach diesem Scorewert eingestuft. Für den Zweck der Risikoaggregation werden die beiden quantitativen Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Schadenshöhe verwendet. Die risikomindernden Maßnahmen werden von den Risikoverantwortlichen in den Bereichen definiert, durchgeführt und auf ihre Wirksamkeit überprüft. Mittels einheitlich definierter Risikofelder können außerdem etwaige Risikokonzentrationen frühzeitig erkannt und aktiv gehandhabt werden.

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

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

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

Berichterstattung

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

Rechnungslegungsbezogenes Risiko- management und internes Kontrollsystem

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

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

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

Wesentliche Elemente zur Risikosteuerung und Kontrolle in der Rechnungslegung der MAN Gruppe sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Kontrollen bei

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

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

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

Chancen und Risiken

a) Chancen und Risiken

Die wesentlichen Chancen und Risiken mit Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage klassifiziert die MAN Gruppe anhand der sechs Kategorien Strategie, Märkte, Produkte, operatives Geschäft, Recht & Compliance und Finanzen. Die Risiken aus der COVID-19-Pandemie können mehrere Risikokategorien betreffen. Diese Risiken wurden den sechs Kategorien zugeordnet und sind in diesem Bericht entsprechend dargestellt.

Strategie

Die TRATON GROUP verfolgt das Ziel, durch weltweite Präsenz und kundenfokussierte Innovationen einen „Global Champion“, und damit einen der profitabelsten Unternehmen der Transportbranche zu schaffen. Die aus dieser Strategie resultierenden Allianzen und Partnerschaften bringen verschiedene Chancen und Risiken für MAN mit

sich. Risiken entstehen insbesondere dann, wenn die geschäftlichen und rechtlichen Interessen der MAN Gruppe nicht mit denjenigen ihrer Partner übereinstimmen.

Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen sind für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Profitabilität der MAN Gruppe von zentraler Bedeutung. Aus der Zusammenarbeit zwischen den Marken der TRATON GROUP sowie mit den Allianzpartnern ergeben sich vor allem aufgrund zusätzlicher Skaleneffekte signifikante Chancen. Der zukünftige Erfolg der MAN Gruppe wird auch davon abhängen, wie gut es gelingt, langfristige Synergien aus der Zusammenarbeit zu realisieren und in den operativen Einheiten erfolgreich eigene operative Effizienzprogramme umzusetzen.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengeren und teilweise gegensätzlichen Umweltvorschriften und -verordnungen auf der ganzen Welt, insbesondere Verordnungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen.

Mit der Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Lkw über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat die Europäische Union den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge, also auch der MAN Gruppe, sehr ambitionierte Ziele vorgegeben, den CO₂-Ausstoß innerhalb der nächsten Dekade zu verringern. So müssen die CO₂-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15% bzw. bis 2030 um 30% gegenüber einem Bezugswert eines Beobachtungszeitraums vom Juli 2019 bis Juni 2020 mittels eines standardisierten Verfahrens gesenkt werden. Das Ziel der Reduzierung um 30% bis 2030 soll im Jahr 2022 – neben anderen Bestandteilen der Verordnung (EU) 2019/1242 – noch einmal hinterfragt werden. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, können potenzielle – zunächst im Zeitraum 2025 bis 2029 – Strafzahlungen in Höhe von 4 250 € pro Gramm CO₂-Emission je Tonnenkilometer (tkm) verhängt werden. Ab dem Jahr 2030 erhöhen sich die Strafzahlungen auf 6 800 € pro Gramm CO₂/tkm.

Im Rahmen des „European Clean Deal“ hat die Europäische Kommission den „2030 Climate Target Plan“ vorgelegt, der eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55% (bisher -40%) vorsieht. Dies kann die Anforderungen für die

CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge zusätzlich beeinflussen.

Die Einhaltung der Verordnungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen erfordert erhebliche Investitionen in neue Technologien wie alternative Antriebssysteme und Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen angetrieben werden. Sämtliche Maßnahmen für den Straßengüterverkehr, die die Etablierung alternativer Antriebe voranbringen (z. B. Förderprogramme zur Anschaffung von Lkw mit alternativen Antrieben, Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur, sonstige flankierende politische Maßnahmen wie CO₂-basierte Maut) sind auf EU- und auf nationaler Ebene zügig zu konkretisieren. Auch eine zunehmende Vernetzung im Transportnetz kann Ineffizienz im bestehenden Transportnetz, z. B. nicht genutzte Transportkapazitäten, Leerfahrten oder ineffiziente Transportroutenplanung, beheben. Verbunden mit vernetzten Verkehrsregelungssystemen kann dies zu einem optimierten Transportfluss und somit auch zu geringeren CO₂-Emissionen führen. Innovationen können somit nicht nur zur Erfüllung von regulatorischen Richtlinien beitragen, sondern auch helfen, Kundenwünsche besser zu adressieren und somit auch Marktanteile zu gewinnen.

Märkte

Weltweit und auf den Kernmärkten der MAN Gruppe wirken sich wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen in hohem Maße auf die Nutzfahrzeugbranche aus. Deshalb ist die Branche stark konjunkturabhängig. Aus Abweichungen von erwarteten Entwicklungen im wirtschaftlichen Umfeld und Schwankungen des Geschäftsklimas können sich im Hinblick auf die Nachfrage nach den Produkten der MAN Gruppe sowohl Chancen als auch Risiken ergeben.

Trotz des derzeitigen Abschwungs der europäischen Nutzfahrzeugmärkte, der durch die COVID-19-Pandemie weiter verstärkt wurde, sieht MAN mittel- bis langfristig Chancen für ein profitables Wachstum in den Transportmärkten. Zum einen dürften sich die zugrunde liegenden globalen wirtschaftlichen Trends erwartungsgemäß fortsetzen. Dazu zählen die erwartete wirtschaftliche Erholung, die weltweit arbeitsteiligen Wertschöpfungsketten sowie das strukturelle Wachstum des Onlinehandels und daraus resultierend eine auf hohem Niveau liegende globale Transportleistung. Zum anderen könnten sich die

Transportmärkte trotz einer sich insgesamt abkühlenden Konjunktur erholen.

Wesentliche Risiken für eine Fortsetzung des Weltwirtschaftswachstums ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus möglichen Turbulenzen auf den Finanz- und Rohstoffmärkten, zunehmend protektionistischen Tendenzen sowie strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. Hinzu treten verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der mögliche weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts weiterhin hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann zu negativen Marktreaktionen führen.

Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein Risiko. Insbesondere der Austritt Großbritanniens aus dem EU-Binnenmarkt sowie weitere handelspolitische Maßnahmen wie zum Beispiel Zölle oder nichttarifäre Handelshemmnisse können sich negativ auf die MAN Gruppe auswirken.

Ziel der MAN Gruppe ist es, den Zugang zu wachsenden adressierbaren Marktsegmenten in Schwellenländern vorteilhaft zu nutzen. Der adressierbare Markt für westliche OEMs in solchen Regionen und Ländern dürfte größer werden, da in den nächsten Jahren weltweit strengere Regelungen und Emissionsstandards eingeführt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird jedoch vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen, von Kapitalimporten sowie durch soziopolitische Spannungen, Konflikte, Korruption, mangelhafte staatliche Strukturen und fehlende Rechtssicherheit gehemmt.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind weitere wesentliche Risikofaktoren für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte in Osteuropa, im Na-

hen Osten oder in Afrika Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie rückt die Unsicherheit über die wirtschaftliche Entwicklung in den Mittelpunkt, woraus sich für MAN bedeutsame Marktrisiken ergeben. Diese betreffen das Geschäft mit Neu- und Gebrauchtfahrzeugen ebenso wie das After-Sales-Geschäft und können sich negativ auf Umsatz und Ergebnis auswirken. Einen positiven Effekt erwarten wir aus Konjunkturprogrammen der EU oder von einzelnen Ländern innerhalb der Europäischen Union. So wurde von der Deutschen Bundesregierung das Flottenerneuerungsprogramm 2020/21 für schwere Nutzfahrzeuge bereits beschlossen.

Die MAN Gruppe ist einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, der sich in Zukunft noch verstärken könnte. Der künftige Erfolg von MAN hängt davon ab, wie gut MAN mit den wesentlichen Wettbewerbsfaktoren in der Nutzfahrzeugbranche umgehen kann: Dazu gehören insbesondere Innovationsinitiativen und deren positive Auswirkungen auf die Gesamtbetriebskosten (TCO) des Angebots, die Fähigkeit, mit maßgeschneiderten Produkten und Dienstleistungen die individuellen Anforderungen der Kunden zu erfüllen sowie die Verfügbarkeit technologischer Innovationen für die großen Branchentrends (d.h. alternative Antriebssysteme, Vernetzung und autonomes Fahren). Gelingt es MAN nicht, sich erfolgreich in den sich wandelnden Märkten zu behaupten, können Preisdruck, Umsatzverlust und Margenrückgänge die Folge sein.

MAN kann die schwankende Nachfrage nach seinen Produkten u.a. durch flexible Produktions- und Arbeitsmodelle teilweise ausgleichen. Des Weiteren könnten Schwankungen auf den Märkten, soweit auf bestimmte Regionen begrenzt, durch die internationale Präsenz der MAN Gruppe zum Teil abgefangen werden. Eine weitere Möglichkeit sind strukturelle Anpassungen der MAN Gruppe, wenn der Abschwung eines Marktes nicht durch vorübergehende Maßnahmen aufgefangen werden kann.

Letztere können allerdings mit substanziellen Einmalanwendungen verbunden sein.

Produkte

Der künftige Erfolg der MAN Gruppe wird davon abhängen, wie gut es MAN gelingt, die großen Branchentrends korrekt zu beurteilen und mit innovativen, kommerziell attraktiven Produkten, Technologien und Dienstleistungen darauf zu reagieren. Rechtzeitige Innovationen in disruptiven Trends wie autonomes Fahren, Vernetzung und elektrische Antriebe können positive Geschäftschancen darstellen. Zu diesem Zweck tätigt die MAN Gruppe umfangreiche Investitionen in Forschung und Entwicklung.

Die Entwicklung neuer Produkte erfolgt im Rahmen großer und komplexer Projekte, die verschiedene Risiken mit sich bringen. Diese können sich aus mehreren Faktoren ergeben, u. a. aus falschen Annahmen hinsichtlich der Planung und der Umsetzungskosten, unerwarteten technischen Herausforderungen, Mängeln bei der Projektgestaltung und beim Projektmanagement oder unzureichenden Leistungen seitens der Zulieferer und Partner. Diese Faktoren können zu bedeutsamen Mehrkosten, Verzögerungen bei der Einführung neuer Produkte, Lieferverzögerungen, Qualitätsproblemen und einer Verschlechterung der Kundenbeziehungen führen. Um diesen Risiken zu begegnen, hat MAN einen strategischen Planungsprozess auf der Basis von Trendanalysen im Markt- und Geschäftsumfeld etabliert. Mit der daraus resultierenden Produktplanung werden die umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der MAN Gruppe gesteuert.

Mit der steigenden technischen Komplexität der Nutzfahrzeuge nehmen auch die Risiken für Fahrzeugmängel und Qualitätsprobleme im Allgemeinen zu. Eine mangelhafte Qualität kann sowohl zu Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzkosten als auch zu Verlusten von Marktanteilen oder niedrigeren Produktmargen führen. In schwerwiegenden Fällen können Rückrufe und Ansprüche aus Produkthaftung und Schadenersatz auf MAN zukommen. Umgekehrt kann eine erstklassige Produktqualität die Wettbewerbsposition der MAN Gruppe stärken.

Die Auswirkungen dieser Faktoren könnten sich aufgrund des modularen Komponentenkonzepts der TRATON GROUP noch verstärken, da die Komponenten in verschiedenen Fahrzeugen aller Marken und damit in höheren

Stückzahlen eingesetzt werden. Umgekehrt eröffnen sich MAN durch das modulare Komponentenkonzept verschiedene Chancen, insbesondere durch Skaleneffekte bei Produktion und Beschaffung sowie eine bessere Verteilung von Entwicklungskosten.

Für die hohen Qualitätsstandards ihrer Produkte sowie die Einhaltung staatlicher Sicherheitsvorgaben und anderer Standards fallen für die MAN Gruppe erhebliche Kosten für Überwachung, Zertifizierung und Qualitätssicherung an. Die MAN Gruppe verfügt über ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem, das bei der Produktentwicklung beginnt und sich auf die Produktion, die Zulieferer und die Einsatzkontrolle der Produkte der Gruppe erstreckt.

Operatives Geschäft

Der Erfolg der MAN Gruppe hängt von dem unterbrechungsfreien Ablauf ihrer Fertigungsprozesse ab. Unvorhergesehene Betriebsstörungen in Produktionsanlagen stellen ein Risiko dar und können durch verschiedene Ereignisse verursacht werden, z.B. Stromausfälle, Anlagenausfälle, Brände, Überschwemmungen, soziale Unruhen oder terroristische Aktionen, Arbeitskonflikte oder sonstige operative Probleme. Zudem ist die MAN Gruppe auf die pünktliche Lieferung hochwertiger Materialien und Komponenten durch ihre Zulieferer angewiesen. Ist einer oder sind mehrere Zulieferer nicht in der Lage oder nicht bereit, Lieferverpflichtungen zu erfüllen, z.B. aufgrund von Lieferengpässen, Streiks, Kapazitätsaufteilungen auf andere Kunden oder finanziellen Schwierigkeiten des Zulieferers bzw. der Zulieferer, bestehen für MAN die Risiken eines Produktionsstillstands und von Überbeständen an Vorräten.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie bestehen weiterhin wesentliche Risiken für den Fall, dass erneute Schließungen von Werken oder kritischer Produktionsbereiche notwendig würden. Dies könnte der Fall sein, wenn sich die getroffenen Schutzmaßnahmen als nicht ausreichend wirkungsvoll erweisen oder falls das allgemeine Infektionsgeschehen zu erneuten Beschränkungen durch die zuständigen Behörden führt.

Im Zuge des Wiederanlaufs der Produktionen in den Werken der MAN Gruppe wurde außerdem großes Augenmerk auf die Stabilität der Lieferketten gelegt, die sich überwiegend als robust herausgestellt haben. Dennoch

besteht weiterhin das Risiko, dass aufgrund der COVID-19-Pandemie Probleme einzelner Lieferanten zu Versorgungsengpässen mit Zukaufteilen oder Komponenten führen. MAN begegnet diesem Risiko durch ein verstärktes Monitoring und eine enge Abstimmung mit seinen Lieferanten.

Außerdem können durch Unfälle oder technische Störungen in Produktionsanlagen Wasser, Boden und Luft durch umweltgefährdende Stoffe verunreinigt werden. Dagegen hat die MAN Gruppe vielfältige präventive und detektive Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören vorbeugende Anlagenwartung und -instandhaltung, regelmäßige Kontrollen durch Fachpersonal, Begehungen vor Ort, Gefahrenabwehrpläne, Gefahrstoffmanagement und Werksfeuerwehren.

Aufgrund des starken Wettbewerbs in der Nutzfahrzeugbranche sind Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Profitabilität unabdingbar. Die MAN Gruppe hat zwar für jedes ihrer Unternehmen Initiativen zur Steigerung der operativen Effizienz eingeführt, allerdings ist damit nicht garantiert, dass diese Programme die angestrebten Verbesserungen auch erzielen oder dass nicht doch höhere Umsetzungskosten als erwartet entstehen.

So haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und der Gesamtbetriebsrat nach intensiven Verhandlungen am 26. Januar 2021 ein Eckpunktepapier für eine umfassende Neuausrichtung von MAN Truck & Bus beschlossen. Die Maßnahmen, die sich daraus ergeben, umfassen die Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks sowie einen erheblichen, sozialverträglichen Stellenabbau. Diese sollen nun mit einem Zukunftstarifvertrag sowie in betrieblichen Vereinbarungen fixiert werden. Die Umsetzung der Vereinbarungen ist bedeutsamen Risiken ausgesetzt, was sowohl den Erfolg der Maßnahmen als auch die Höhe und den zeitlichen Anfall der damit verbundenen Kosten betrifft.

Die Geschäftsprozesse der MAN Gruppe hängen in hohem Maße von der Informationstechnologie ab. Neben der Chance, die operative Effizienz und Effektivität der Gruppe zu steigern, birgt dies auch gewisse Risiken. Teile der Infrastruktur können durch Unfälle, Katastrophen, technische Schäden, veraltete Technologie oder Internet-

angriffe ausfallen und damit Geschäftsprozesse beeinträchtigen oder vollständig zum Erliegen bringen. Zudem besteht das Risiko des unbefugten Zugriffs auf vertrauliche Geschäftsdaten und -informationen, die in den IT-Systemen der MAN Gruppe hinterlegt sind.

Um die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen zu gewährleisten, setzt MAN auf ein risikoorientiertes Managementsystem der Informationssicherheit wie auch auf eine Kombination aus modernen Hard- und Softwaretechnologien, effektiven IT-Organisationsmechanismen und einem IT-bezogenen internen Kontrollsystem.

Des Weiteren hängt der Erfolg der MAN Gruppe in erheblichem Maße davon ab, wie gut es gelingt, erfahrene Führungskräfte und Mitarbeiter für das Unternehmen zu begeistern, einzustellen, zu schulen und zu binden. Das Managementteam der MAN Gruppe verfügt über umfassendes Know-how sowie Branchenerfahrung und der Verlust von Schlüsselfiguren des Managements kann sich nachteilig auf die Möglichkeiten zur Erreichung der strategischen Ziele der MAN Gruppe auswirken. Ebenso ist MAN auf hochqualifizierte Mitarbeiter mit Kompetenzen auf naturwissenschaftlichen und technischen Gebieten angewiesen.

Um solche Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden, müssen verschiedene Bedingungen gegeben sein wie z.B. Vergütungsprogramme und Zusatzleistungen, Arbeitsumfeld, Aufstiegsmöglichkeiten, Förderung der Vielfalt und öffentliches Image. Um das Potenzial unserer Mitarbeiter auszuschöpfen und die strategischen Ziele der MAN Gruppe zu fördern, setzen alle Marken auf ein Umfeld, in dem Schulung, Qualifizierung und Weiterbildung zentrale Faktoren der Personalentwicklungsstrategie bilden – von modernen Berufsausbildungsstrategien für Auszubildende bis hin zu Fortbildungsprogrammen für die oberste Führungsebene.

Recht & Compliance

Im Zusammenhang mit ihren normalen Geschäftstätigkeiten ist die MAN Gruppe mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Einige der damit einhergehenden Risiken sind bedeutsam. Für weitere Details wird auf „Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ verwiesen. Des Weiteren können der MAN

Gruppe bei Nichteinhaltung von gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen behördliche Verfahren drohen.

Insbesondere unterliegt die MAN Gruppe den kartellrechtlichen Verordnungen in der Europäischen Union und anderen Rechtsordnungen und ist daher Risiken hinsichtlich damit verbundener Durchsetzungsmaßnahmen und Schadenersatzforderungen ausgesetzt. Aufgrund der zunehmenden Konzentration in der Nutzfahrzeugindustrie wird die Branche durch die Kartellbehörden verstärkt kontrolliert. Die Feststellung eines Verstoßes gegen kartellrechtliche Verordnungen könnte sich in verschiedenster Weise nachteilig auf MAN auswirken, u. a. durch hohe Geldbußen, Schadenersatzforderungen, Offenlegung und Änderungen von Geschäftspraktiken und Rufschädigungen.

Für die MAN Gruppe gelten Datenschutzvorgaben, u. a. in Bezug auf die Nutzung und die Weitergabe personenbezogener Daten sowie die Vertraulichkeit, die Integrität und die Verfügbarkeit solcher Daten. Insbesondere unterliegt die Gruppe den strengen Vorgaben durch die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) der EU, die seit Mai 2018 in Kraft ist. Hält MAN diese Verordnung nicht ein, könnte dies zu Schadenersatzforderungen und anderen Haftungsansprüchen, hohen Geldbußen und anderen Strafzahlungen sowie Kundenverlust und Rufschädigung führen.

Die weltweite Präsenz der MAN Gruppe und die Vielzahl ihrer Produkte und Dienstleistungen sind mit Risiken durch Verletzung von Patenten der MAN Gruppe durch Dritte und unerlaubte Weitergabe von unternehmensspezifischem MAN-Know-how durch Dritte verbunden. Um diesen Risiken zu begegnen, prüft MAN, ggf. auch mit Unterstützung externer Rechtsberater, die jeweilige Rechtslage im Einzelfall, um ungerechtfertigte Ansprüche abzuwenden oder eigene Ansprüche durchzusetzen. Des Weiteren hat die MAN Gruppe ein umfassendes Compliance-Programm mit Schwerpunkt auf Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht und Verhinderung von Geldwäsche eingerichtet und erweitert dieses kontinuierlich.

Finanzen

Die MAN Gruppe ist aufgrund ihrer globalen Geschäftstätigkeit und internationalen Ausrichtung in bedeutsamem

Maße finanziellen Risiken ausgesetzt. Diesen Risiken begegnet die MAN Gruppe mit einem gruppenweiten Finanzrisikomanagement.

Wenn die Gruppe Transaktionen in einer anderen Währung als ihrer funktionalen Währung durchführt, ist sie einem Währungsrisiko ausgesetzt. Die MAN Gruppe sichert daher Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, Forderungen und Verbindlichkeiten und aus geplantem Absatz teilweise ab. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder anderen mit der Gesellschaft verbundenen nachgeordneten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums in den Konzernabschluss bestehen aufgrund der Währungsumrechnung Risiken. Diese Translationsrisiken sichert MAN grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Zinsrisiken entstehen aus zinssensitiven Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Das Zinsrisikomanagement verfolgt das Ziel, weitgehend die Vermögenswerte und Verpflichtungen abzusichern, teilweise durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente.

Für die Herstellung der Produkte der MAN Gruppe werden Rohstoffe benötigt. Aus den Preisentwicklungen auf den Rohstoffmärkten oder Preisgleitklauseln bei Lieferantenverträgen können sich Rohstoffpreissrisiken ergeben. Diesen Risiken wird durch langfristige Lieferverträge, durch Preisgleitklauseln in Kundenverträgen und durch gezielte Rohstoffpreissicherungen im Bankenmarkt begegnet.

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die MAN Gruppe ihren finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maße nachkommen könnte. Um eine ausreichende Liquidität zu jeder Zeit sicherzustellen, werden die Mittelzuflüsse und -abflüsse fortlaufend überwacht und gesteuert. Ferner wird die Entwicklung der Liquidität der MAN Gruppe im Rahmen einer detaillierten Finanzplanung überwacht. Des Weiteren unterhält das Finanzmanagement der MAN Gruppe automatisierte Cash-Pooling-Strukturen, soweit dies rechtlich zulässig und ökonomisch sinnvoll ist. Aufgrund der COVID-19-Pandemie ergeben sich erhöhte Liquiditätsrisiken, falls zu erwartende geringere Mittelzuflüsse nur teilweise durch eine Reduzierung der laufenden Kosten ausgeglichen werden können.

Zur externen Finanzierung werden die sich an den Finanzmärkten bietenden Möglichkeiten fortlaufend verfolgt, um die finanzielle Flexibilität der MAN Gruppe zu sichern. Zudem ergibt sich für die MAN Gruppe aufgrund der Zugehörigkeit zur TRATON GROUP und zum Volkswagen Konzern die Möglichkeit, konzerninterne Finanzierungen zu nutzen.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen aufgrund seiner eigenen wirtschaftlichen Situation, die durch die COVID-19-Pandemie negativ beeinflusst werden kann, oder des politischen Umfelds nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust für die MAN Gruppe verursacht. Diese Länder- und Kontrahentenrisiken werden durch die sorgfältige Auswahl der Geschäftspartner, durch geeignete Vertrags- und Zahlungsbedingungen sowie durch Bürgschaften und Akkreditive reduziert. Ferner wird durch zentrales Cash Management verbunden mit einem Limitvergabesystem die Anlage flüssiger Mittel auf mehrere Finanzinstitute verteilt.

Die MAN Gruppe ist dem Risiko einer ergebniswirksamen Wertminderung ausgesetzt, wenn sich eine Wertminderung von nach der At-Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ergibt.

MAN gewährt seinen Mitarbeitern Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen. Der Barwert dieser Verbindlichkeiten hängt im Wesentlichen ab von dem für die Abzinsung künftiger Leistungen verwendeten Diskontierungszinssatz, von der Inflationsrate als Basis künftiger Leistungsanpassungen, von der erwarteten Entgeltentwicklung, von den zu leistenden Beitragszahlungen sowie von der Lebenserwartung der begünstigten Mitarbeiter.

Um die mit Pensionszusagen verbundenen Finanzrisiken zu reduzieren, sind einige Pensionspläne, freiwillig oder verpflichtend, über Pensionsvermögen ausfinanziert, das in der Bilanz gegen die Pensionsverbindlichkeiten saldiert werden kann. Der Marktwert des Pensionsvermögens kann insbesondere durch sich verändernde Währungskurse, Zinsniveaus, Kreditrisiken und Wertpapierpreise negativ beeinflusst werden.

Jede wesentliche Erhöhung des Barwerts der von MAN gewährten Pensionszusagen und sonstigen langfristigen

Leistungen an Mitarbeiter und / oder deutlich nachgebende Marktwerte des Pensionsvermögens können eine signifikant negative Auswirkung auf die Vermögens-, Liquiditäts- und Ertragslage der MAN Gruppe haben.

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

Außerdem unterliegt die MAN Gruppe der Ertragsteuer und sonstigen Steuern in einer Vielzahl von Steuerhoheiten. Die Ermittlung der Rückstellungen der MAN Gruppe für Ertragsteuer, Umsatzsteuer, Mehrwertsteuer und sonstige Steuern, einschließlich Quellensteuern, erfolgt im Wesentlichen auf Basis von verantwortungsvollen Ermessensentscheidungen und Schätzungen von Besteuerungsgrundlagen. Dementsprechend sind bei verschiedenen Transaktionen und Berechnungen im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs der MAN Gruppe, z.B. bei konzerninternen Transaktionen und Verrechnungspreisen über Rechtsordnungen hinweg sowie bei Transaktionen mit besonderen Dokumentationsvorgaben, die finalen Steuerfestsetzungen oder der zeitliche Eintritt der steuerlichen Auswirkungen mit gewissen Unsicherheiten behaftet.

Die MAN Gruppe unterliegt regelmäßigen steuerlichen Außenprüfungen durch die zuständigen Steuerbehörden, die im Hinblick auf unsere berücksichtigten Steuerpositionen zu abweichenden Ergebnissen kommen können. Auch wenn die MAN Gruppe die ausgewiesenen Steuerpositionen für angemessen hält, kann die Durchführung einer steuerlichen Außenprüfung Einfluss auf die ausgewiesenen Steuerpositionen haben. In der Folge können zusätzliche Steuerverbindlichkeiten, Zinsen, Strafzahlungen oder regulatorische, administrative oder sonstige damit im Zusammenhang stehende Sanktionen auf die MAN Gruppe zukommen.

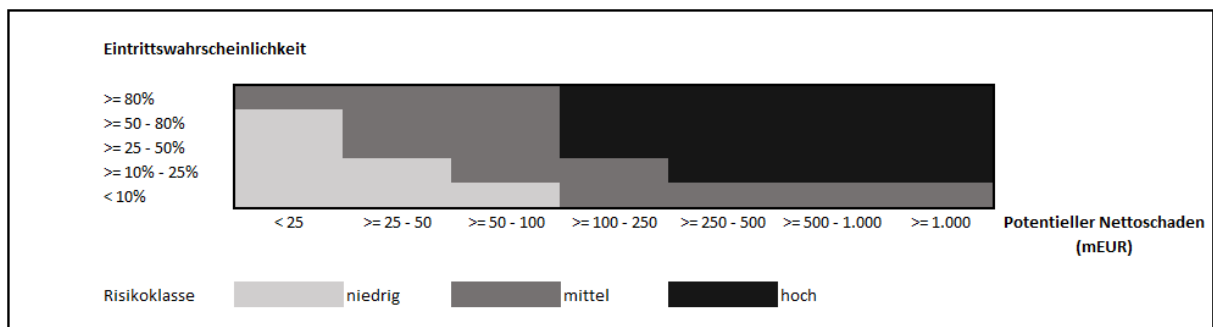
b) Aggregierte Darstellung auf Basis der Risikokategorien

Anhand der folgenden Matrix erfolgt die aggregierte Bewertung der identifizierten Risiken nach ihrer jeweiligen potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit gemäß einer Nettobewertung, wobei bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Die Risikoklassen werden abgeleitet aus ihrem Effekt auf das operative Ergebnis der MAN Gruppe. Für dieses Jahr haben wir dieselben Schwellenwerte angesetzt wie im Vorjahr.

Im zusammengefassten Lagebericht sind Risiken aufgeführt, die auf Basis finanzieller und nicht-finanzieller Kriterien wesentliche Auswirkungen auf die Erreichung der

Unternehmensziele haben könnten. Im ERM-Prozess sind für die interne Risikoberichterstattung Teilkonzern-spezifische Wertgrenzen zwischen 7,5 Mio € und 15 Mio € Netto-Schadenshöhe definiert. Diese Kriterien werden regelmäßig validiert und ggf. angepasst.

Risiken der Risikokategorie „Strategie“ haben typischerweise eine langfristige Auswirkung, die kurzfristig schwer zu quantifizieren ist. Daher quantifiziert MAN diese Risiken nicht. Die Risikoklasse dieser Risiken basiert daher auf einer Experteneinschätzung.



Die drei Risikoklassen und die Risikokategorien bilden die Basis für die folgende tabellarische Darstellung, in der die aggregierte Risikosituation der berichteten Risiken je Risikokategorie dargestellt ist:

Risikokategorie	Risikoklasse
Strategie	Hoch
Märkte	Hoch
Produkte	Hoch
Operatives Geschäft	Hoch
Recht & Compliance	Hoch
Finanzen	Hoch

Die hohe Risikoklasse über alle Kategorien hinweg erklärt sich insbesondere aus dem weiterhin sehr hohen Maß an Unsicherheit, das sich aus den unmittelbaren und mittelbaren Folgen der COVID-19-Pandemie ergibt. Darüber hinaus macht sich bemerkbar, dass die Auswirkungen eines unveränderten Risikos bei einer konservativeren

Planung relativ gesehen größer sind. Das führt dazu, dass sich die Risikoklassen der beiden Risikokategorien Operatives Geschäft und Finanzen im Vergleich zum Vorjahr von „Mittel“ auf „Hoch“ verändert haben

c) Gesamtbewertung der Risiko- und Chancenposition der Gruppe

Auf Grundlage unserer Einschätzung haben die Marktrisiken - wie bereits im Vorjahr - die bedeutsamsten Auswirkungen auf die MAN Gruppe. Neben der allgemeinen Konjunkturabhängigkeit und dem intensiven Wettbewerb in der Nutzfahrzeugbranche nehmen die Risiken für das wirtschaftliche Umfeld, die sich aus der COVID-19-Pandemie ergeben, sowie aus protektionistischen Maßnahmen und geopolitischen Spannungen zu, was sich nachteilig auf das Absatzvolumen und die Margen auswirken könnte. Gleichzeitig können aber stabile Märkte für Transportlösungen sowie die bereits beschlossenen und mögliche weitere Konjunkturmaßnahmen der Deut-

schen Bundesregierung trotz einer sich insgesamt abkühlenden Konjunktur der MAN Gruppe kurzfristige Chancen bieten. Im Bereich der strategischen Risiken stehen nach wie vor insbesondere die Anforderungen und die Risiken aus der CO₂-Regulierung in der EU im Fokus. Produktbezogene Risiken umfassen - analog zum Vorjahr - in erster Linie mögliche Kostenüberschreitungen und Verzögerungen bei der Entwicklung und der Einführung neuer Produkte. Dies wird unterstrichen durch die wesentlichen Investitionen der MAN Gruppe, um auf neue Markttrends mit innovativen, attraktiven und energieeffizienten Produkten und Dienstleistungen zu reagieren. Die Hauptrisiken im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft ergeben sich aus Restrukturierungsmaßnahmen vor allem bei MAN Truck & Bus. Zu den Risiken aus Recht & Compliance gehören - wie im Vorjahr - insbesondere Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Im Bereich der finanziellen Risiken sind unverändert gegenüber dem Vorjahr zukünftige Währungsentwicklungen ebenfalls mit wesentlicher Unsicherheit behaftet, die sowohl vorteilhafte als auch nachteilige Auswirkungen für die MAN Gruppe ergeben können. Des Weiteren sind die Liquiditäts- und Kreditrisiken aufgrund der COVID-19-Pandemie im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Insgesamt ist die MAN Gruppe einem hohen Maß an Unsicherheit ausgesetzt, das sie nur teilweise selbst beeinflussen kann. In der Gesamtheit überwiegen die beschriebenen Risiken im Allgemeinen die entsprechenden Chancen. MAN hat jedoch festgestellt, dass keine Risiken vorliegen, die sich einzeln oder in Verbindung mit anderen Risiken für die MAN Gruppe existenzgefährdend auswirken.

Aufgrund der im aktuellen Geschäftsumfeld vorherrschenden Dynamik wird die MAN Gruppe ihre Hauptrisiken und -chancen weiterhin engmaschig überwachen.

Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts auf Kartellrechtsverstöße im Nutzfahrzeuggeschäft durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang sowohl MAN wie auch den anderen betroffenen Nutzfahrzeug-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte mit den gegen sie erhobenen Vorwürfen. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 hat die

Europäische Kommission gegen fünf europäische Nutzfahrzeug-Hersteller Geldbußen wegen „Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie [...] Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittlere und schwere Lastkraftwagen nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6“ im Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) verhängt. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

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

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

In Deutschland ergingen bislang acht Grundurteile gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften. Die Frage, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist, musste dabei nicht geklärt werden. Gegen sämtliche Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. In einem Fall hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil bereits aufgehoben und die Klage als unzulässig abgewiesen. In einem weiteren Fall hat der Kläger die Klage vor dem Berufungsgericht zurückgenommen. In einzelnen Verfahren erließen Instanzgerichte Beweisbeschlüsse, um die Frage des "Ob" und ggf. der Höhe eines

etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Demgegenüber wurde eine Reihe von Klagen gegen MAN – zum Teil bereits rechtskräftig – abgewiesen.

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Keines dieser Urteile ist rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entscheidung steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile hat MAN bereits Berufung eingelegt.

Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung der Verfahren nicht möglich ist, wurden für diese keine Rückstellungen oder Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN Schadensersatz zahlen müsste, eher unwahrscheinlich.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 494 Mio € (Stand 31. Dezember 2020) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009

ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung.

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

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

PROGNOSEBERICHT

Erholung der Weltwirtschaft, vorbehaltlich einer Eindämmung der COVID-19-Pandemie
Umsatz der MAN Gruppe 2021 erheblich über Vorjahr,
Gravierende Verbesserung des Operativen Ergebnisses vor Restrukturierungsaufwendungen

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

Erholung der Weltwirtschaft, allerdings nicht auf das Vorkrisenniveau

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der COVID-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach aber nicht genügen, um das Niveau aus der Zeit vor der Pandemie zu erreichen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden. Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen wird.

In Westeuropa erwarten wir nach dem Rückgang im abgelaufenen Geschäftsjahr für 2021 ein moderates Wirtschaftswachstum. Große Herausforderungen stellen grundsätzlich die Folgewirkungen der COVID-19-Pandemie dar sowie die ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

In Zentraleuropa erwarten wir 2021 ebenfalls moderate Wachstumsraten. Die wirtschaftliche Lage Osteuropas sollte sich auch erholen, allerdings mit einer etwas geringeren Dynamik, da die russische Wirtschaft vermutlich nur leicht wachsen wird.

Für die Türkei erwarten wir eine steigende Wachstumsrate bei gleichzeitig hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2021 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum sollte daher trotz des starken Einbruchs im abgelaufenen Geschäftsjahr nur moderat ausfallen.

Wir erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2021 mit einer vergleichsweise robusten Rate wachsen wird, aber das Niveau aus der Zeit vor der COVID-19-Pandemie noch nicht erreicht. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2021 voraussichtlich etwas verschlechtern – u.a. abhängig von einer verzögerten Zunahme von Unternehmensinsolvenzen, die aus der pandemiebedingt ausgesetzten Antragspflicht resultieren.

Die brasilianische Wirtschaft wird sich aller Voraussicht nach im Jahr 2021 erholen und eine moderate Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich nach drei Jahren mit jeweils negativen BIP-Wachstumsraten die wirtschaftliche Lage kaum verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

Die chinesische Wirtschaft wird 2021 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau weiter wachsen, nachdem sie als eine der wenigen Volkswirtschaften im Vorjahr kein rückläufiges Wachstum verzeichnet hatte.

Deutliche Erholung des Europäischen Lkw-Markts, erheblicher Anstieg in Südamerika

Vorbehaltlich eines weiteren Anstiegs der Infektionszahlen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Gegenmaßnahmen der jeweiligen Länder sowie möglichen Auswirkungen auf unsere Produktion und unsere Lieferketten, erwartet der Vorstand der MAN Gruppe für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw (>6 t) in den geografischen Kernregionen des Konzerns, d.h. Europa (definiert

als die 27 EU-Staaten ohne Malta und inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz; kurz „EU27+3“), Brasilien, Russland, Südafrika und der Türkei im Vorjahresvergleich grundsätzlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die Region EU27+3 wird ein deutlicher Marktanstieg erwartet. In Deutschland wird dieser z.B. durch das Flottenenerneuerungsprogramm für schwere Nutzfahrzeuge zur Anschaffung von Lkw der neuesten Abgasstufe Euro 6 der Bundesregierung unterstützt. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage erheblich über Vorjahresniveau liegen wird. In Russland rechnen wir für 2021 mit einer spürbaren und in Südafrika mit einer deutlichen Erholung der Nachfrage. In der Türkei gehen wir von einem leichten Nachfrageanstieg aus.

Auf den für die MAN Gruppe relevanten Busmärkten (EU27+3, Brasilien und Mexiko) rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer stabilen bzw. steigenden Nachfrage, jedoch mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktrückgang im Vergleich zum Vorjahr. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich spürbar über dem Vorjahreswert liegen. Ein sehr starkes Marktwachstum erwarten wir in Mexico.

Einschätzung des Vorstands zur Umsatz- und Ergebnisentwicklung

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

Der Umsatz der MAN Gruppe wird im Jahr 2021 voraussichtlich erheblich über dem Vorjahresniveau liegen. Dabei gehen wir davon aus, dass MAN Truck & Bus beim Absatz die Vorjahreswerte stark und beim Umsatz deutlich übertreffen wird. Auch MAN Latin America wird Absatz und Umsatz voraussichtlich kräftig steigern.

Die Einschätzung des Vorstandes beinhaltet noch keine Ergebniseffekte aufgrund der am 26. Januar 2021 mit der Arbeitnehmerseite unterzeichneten Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE. Das vereinbarte Eckpunktepapier sieht u.a. eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken

Fokus auf Zukunftstechnologien vor. Verbunden mit den geplanten Maßnahmen ist der Abbau von rund 3 500 Stellen bis Ende 2022. Der Standort in Plauen sowie der österreichische Standort Steyr mit seinen rund 2 200 Arbeitnehmern stehen zur Disposition. Hier prüft der Vorstand der MAN Truck & Bus SE alle Optionen, inklusive die eines Verkaufs oder einer Schließung.

Das Operative Ergebnis und die Operative Rendite der MAN Gruppe vor Restrukturierungsmaßnahmen werden sich 2021 gegenüber den Vergleichswerten des Vorjahres gravierend verbessern. Das Operative Ergebnis der MAN Gruppe vor Restrukturierungsmaßnahmen wird im Jahr 2021 leicht positiv sein. MAN Truck & Bus wird das Operative Ergebnis vor Restrukturierungsmaßnahmen sehr stark verbessern und die Verlustzone verlassen. MAN Latin America wird im Jahr 2021 ein positives Operatives Ergebnis ausweisen, die Operative Rendite wird sich somit drastisch verbessern.

Für die Prognose des Geschäftsjahres 2021 kommen dieselben Rechnungslegungsgrundsätze wie bei der Ermittlung der Abschlussposten 2020 zur Anwendung.

Hinweis auf Unsicherheiten im Ausblick

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

NACHTRAGSBERICHT

Am 26. Januar 2021 haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmervertreter eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Die erzielte Einigung sieht eine Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen vor. Zu den geplanten Maßnahmen gehören eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien sowie der Abbau von rund 3 500 Stellen bis Ende 2022 in Deutschland über alle Unternehmensbereiche hinweg. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive der noch offenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Produktionsnetzwerk) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

GESONDERTER NICHTFINANZIELLER KONZERNBERICHT

Die MAN SE macht von der Möglichkeit gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Konzernklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2020, der auf der Internetseite [↗ https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nichtfinanzieller_Bericht_2020_d.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nichtfinanzieller_Bericht_2020_d.pdf) in deutscher Sprache und unter [↗ https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nonfinancial_Report_2020_e.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nonfinancial_Report_2020_e.pdf) in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2021 abrufbar ist.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der MAN SE hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt und am Schluss des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Wir erklären, dass die MAN SE bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und anderen Maßnahmen im Geschäftsjahr 2020 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen und die Maßnahmen getroffen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat und dadurch, dass Maßnahmen getroffen wurden, nicht benachteiligt worden ist. Unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

VERGÜTUNGSBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020

Vergütungen der Mitglieder des Vorstands

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

Im Geschäftsjahr 2020 waren bei der MAN SE Vorstandsmitglieder bestellt, die auf der Grundlage ihrer Dienstverträge mit der MAN Truck & Bus SE (Herren Dr. Rabe und Schenk) bzw. mit der TRATON SE (Herren Drees, Professor Dr. Intra und Dr. Ing. h.c. Tostmann) entsprechend der dort jeweils geltenden Vergütungsstruktur von diesen vergütet wurden. Eine weitere Vergütung durch die MAN SE erfolgte nicht. Die MAN Truck & Bus SE erstattete der TRATON SE anteilig die von dieser gezahlten festen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile für die Herren Drees und Dr. Ing. h.c. Tostmann in Höhe von 80% der TRATON-Vergütung und Professor Dr. Intra in Höhe von 20% der TRATON-Vergütung.

Vergütungsstruktur und -bestandteile

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus erfolgsunabhängigen Gehalts- und Sachleistungen sowie Versorgungsbeiträgen und aus erfolgsbezogenen variablen Komponenten zusammen. Die Vergütung unterscheidet sich bei der TRATON SE in Monaten bzw. Geschäftsjahren, die bis einschließlich des Monats bzw. des Geschäftsjahres des Börsengangs der Gesellschaft im Juni 2019 beginnen („Pre-IPO-Phase“) von der Vergütung in Monaten bzw. Geschäftsjahren, die nach dem Monat bzw. dem Geschäftsjahr des Börsengangs der Gesellschaft beginnen („Post-IPO-Phase“).

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

A) Feste Vergütung

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

Bei der TRATON SE stehen den Vorstandsmitgliedern Fahrer in angemessenem Umfang auch für private Fahrten zur Verfügung. Eine Überprüfung und ggf. Anpassung der festen Vergütung erfolgt regelmäßig unter Berücksichtigung der allgemeinen Gehaltsentwicklung und des Verantwortungsbereichs des jeweiligen Vorstandsmitglieds.

Im Geschäftsjahr 2020 haben die Vorstandsmitglieder, die zum 1. Januar 2020 Vorstandsmitglieder waren, als Zeichen der Solidarität mit den von Kurzarbeit betroffenen Mitarbeitern auf einen Teil ihrer Festvergütung verzichtet. Der entsprechende Betrag wurde dem sogenannten MAN Rest-Cent-Konto zugeführt, auf dem Spendengelder der Beschäftigten für Hilfs- und Unterstützungsleistungen angespart werden.

B) Variable Vergütung

MAN Truck & Bus SE

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

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

Der Langzeitbonus wird im Volkswagen Konzern ermittelt und für das Geschäftsjahr 2020 festgelegt. Für die Ermittlung wird ein Vierjahreszeitraum zugrunde gelegt.

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

Die Zielerreichung wird wie folgt ermittelt:

- Operatives Ergebnis von MAN Truck & Bus:

Der Durchschnittswert aus den Operativen Ergebnissen des Berichtsjahres und des vorangegangenen Geschäftsjahres wird einem durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft vor Beginn des Geschäftsjahres der Gewährung festgelegten Zielwert gegenübergestellt. Der Zielwert stellt die 100%-ige Zielerreichung dar. Der

Zielwert wird in regelmäßigen Abständen (mindestens in einem Abstand von drei Jahren) durch den Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE überprüft und ggf. angepasst.

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

▪ Operative Rendite von TRATON:

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

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

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

TRATON SE

Die variable Vergütung besteht aus einer Tantieme mit zweijährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger

Laufzeit, der sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung trägt.

Die Auszahlung der variablen Vergütungsbestandteile hängt von der Einhaltung der im Volkswagen Konzern und bei der TRATON SE bestehenden Kultur- und Integritätsvorgaben ab. Malus- und Clawback-Klauseln erlauben eine nachträgliche Korrektur des Auszahlungsbetrags bei festgestelltem Fehlverhalten der Vorstandsmitglieder. Hat sich das Vorstandsmitglied im jeweils maßgeblichen Bemessungszeitraum selbst schuldhaft sitten- oder pflichtwidrig verhalten oder vorsätzlich oder grob fahrlässig Überwachungs- oder Organisationspflichten verletzt (sogenannter „Malus-Tatbestand“), kann der Aufsichtsrat der TRATON SE die variable Vergütung um bis zu 100% reduzieren oder im Falle des nachträglichen Bekanntwerdens eines Malus-Tatbestands zurückfordern („Clawback“).

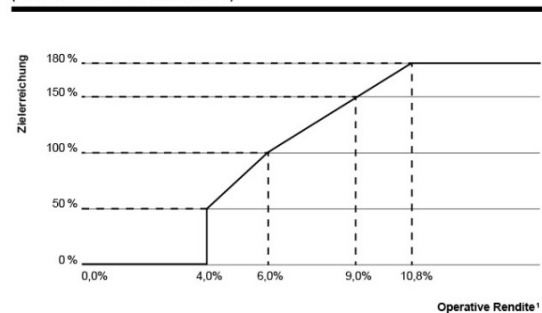
Bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Anpassung der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen.

Tantieme

Die Tantieme orientiert sich am Ergebnis der TRATON GROUP des jeweiligen Geschäftsjahres und des vorangegangenen Geschäftsjahres. Sie ist dabei jeweils zur Hälfte abhängig von der durchschnittlichen operativen Rendite des Industrial Business und der durchschnittlichen Kapitalrendite im Industrial Business.

Die beiden Komponenten der Tantieme sind jeweils nur bei Überschreiten bzw. Erreichen bestimmter Schwellenwerte zu zahlen.

KALIBRIERUNG OPERATIVE RENDITE¹
(DURCHSCHNITT ÜBER 2 JAHRE)



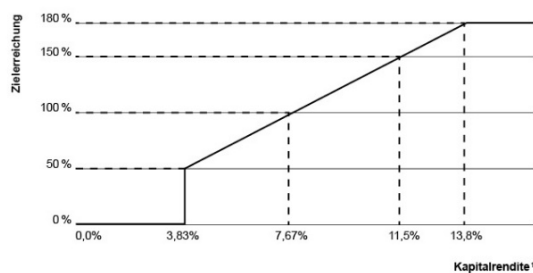
¹ des Industrial Business der TRATON GROUP

Bei einer Zielerreichung von 100% der jeweils vereinbarten Ziele beträgt der Zielbetrag für die Tantieme für die Herren Drees, Professor Dr. Intra, und Dr. Ing. h.c. Tostmann jeweils 700 T€ (auf 100% hochgerechnet).

Tantieme 2020

	Kapitalrendite	Operative Rendite
Durchschnitt 2019/2020	4,8 %	3,2 %
Zielerreichung	62,2 %	- %
Zielerreichung gesamt	31,1 %	

KALIBRIERUNG KAPITALRENDITE¹ (DURCHSCHNITT ÜBER 2 JAHRE)



¹ des Industrial Business der TRATON GROUP

Tantieme 2019

	Kapitalrendite	Operative Rendite
Durchschnitt 2018/2019	9,1 %	6,0 %
Zielerreichung	118,9 %	100,0 %
Zielerreichung gesamt	109,5 %	

Der Auszahlungsbetrag für die Tantieme ist auf 180% des Zielbetrags für die Tantieme begrenzt (Cap).

Performance-Share-Plan – Long Term Incentive (LTI)

Der LTI wird den jeweiligen Vorstandsmitgliedern jährlich in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans gewährt. Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020)

in Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Die Umrechnung zu Beginn der Performance-Periode erfolgt auf Basis des ungewichteten Durchschnitts der Schlusskurse der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode. Die endgültige Festschreibung der Anzahl der Performance Shares erfolgt am Ende der dreijährigen Performance-Periode entsprechend dem durchschnittlichen Grad der Zielerreichung in den drei Geschäftsjahren der Performance-Periode in Bezug auf das jährliche Ergebnis je Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. das Ergebnis je Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) (Earnings per Share/EPS je (Vorzugs-)Aktie in Euro). Voraussetzung dafür ist das Erreichen eines Mindestwertes beim jährlichen Ergebnis je Aktie.

Performance-Periode 2020 – 2022

EPS TRATON-Aktie (Post-IPO)

€	
Oberer Schwellenwert	4,32
Zielwert 100 %-Niveau	2,90
Unterer Schwellenwert	1,95
Ist-Wert	-0,20
Zielerreichung (in %)	-

Performance-Periode 2019 – 2021

EPS VW-Vorzugsaktie (Pre-IPO)

€	2020	2019
Oberer Schwellenwert	30,00	30,00
Zielwert 100 %-Niveau	20,00	20,00
Unterer Schwellenwert	10,00	10,00
Ist-Wert	17,85	26,66
Zielerreichung (in %)	89,3	133,3

Gemäß aktuell vorliegender Kennzahlen

Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszah-

lungsbetrag entspricht der finalen Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Schluss-Referenzkurs ist der ungewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung aus dem Jahr 2019) bzw. der Aktie der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) an den letzten 30 Handelstagen vor Ablauf der dreijährigen Performance-Periode. Das Dividendenäquivalent entspricht den während der Haltedauer ausgeschütteten Dividenden auf eine echte Volkswagen-Vorzugsaktie bzw. auf eine echte TRATON Aktie.

Performance-Periode

€	2020 – 2022 ²	2019 – 2021 ³
Anfangs-Referenzkurs	24,58	147,08
Schluss-Referenzkurs	- ¹	- ¹
Dividendenäquivalent		
2019	-	4,86
2020	1,00	4,86

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt

² TRATON-Aktie

³ Volkswagen-Vorzugsaktie

Bei einer Zielerreichung von 100% der jeweils vereinbarten Ziele beträgt der Zielbetrag für den Performance-Share-Plan für die Herren Drees, Professor Dr. Intra und Dr. Ing. h.c. Tostmann jeweils 930 T€ (auf 100% hochgerechnet).

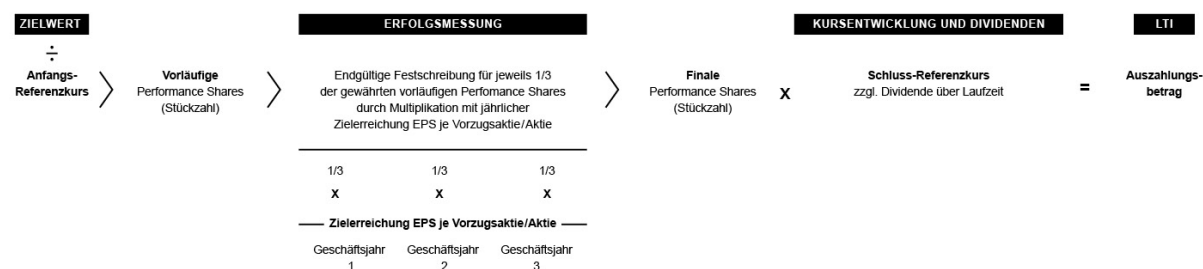
Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt. Für die Performance-Periode 2019 – 2021 erfolgt ein Abschlag auf den Auszahlungsbetrag von 20%, sofern im Konzernbereich

Automobile des Volkswagen Konzerns die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die durchschnittliche Entwicklungsquote während der Performance-Periode kleiner als 5% ist.

Endet der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds vor Ende der Performance-Periode durch außerordentliche Kündigung aus einem vom Vorstandsmitglied verschuldeten wichtigen Grund oder infolge Widerrufs der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung oder infolge einer Amtsniederlegung, Eigenkündigung oder einer vom Vorstandsmitglied gewünschten Aufhebungsvereinbarung, ohne dass dies durch eine Pflichtverletzung der Gesellschaft oder gesundheitliche Beeinträchtigungen des Vorstandsmitglieds oder eines engen Familienmitglieds veranlasst ist oder verstößt das Vorstandsmitglied gegen das während der Dauer des Dienstverhältnisses bestehende Wettbewerbsverbot oder gegen ein etwaiges nachträgliches Wettbewerbsverbot (sogenannte „Bad-Leaver-Fälle“), verfallen sämtliche Performance Shares einer laufenden Performance-Periode.

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhalten die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder der TRATON SE waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019-2021 und Tranche 2020-2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von jeweils 80% ihres Zielbetrags. Die beiden Abschlagszahlungen werden jeweils nach dem ersten Jahr der Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung. Die Abschlagszahlung wird nicht gewährt, sofern in Bezug auf das jeweils erste Jahr der Performance-Periode ein Malus-Tatbestand vorliegt.

BERECHNUNG DES AUSZAHLUNGSBETRAGS AUS DEM PERFORMANCE SHARE PLAN



Angaben zu den Performance Shares

	Performance-Periode 2020-2022 ¹	
	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	Fair Value im Gewährungszeitpunkt (in T€)
Andreas Tostmann (seit 16.07.2020)	13 976	255
Joachim Drees (bis 15.07.2020)	16 395 ²	383 ²
Carsten Intra (bis 15.07.2020)	4 099 ²	96 ²
Summe	34 470	734

¹ Basis ist die TRATON-Aktie² Anpassung pro rata temporis nach Gewährungszeitpunkt

	Performance-Periode 2019-2021 ¹	
	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	Fair Value im Gewährungszeitpunkt (in T€)
Joachim Drees (bis 15.07.2020)	3 381	435
Carsten Intra (bis 15.07.2020)	845	109
Summe	4 226	544

¹ Basis ist die Volkswagen-Vorzugsaktie

T€	Rückstellung zum		Innerer Wert zum	Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares
	31.12.2020	31.12.2020		
Andreas Tostmann (seit 16.07.2020)	21	-	-	21
Joachim Drees (bis 15.07.2020)	299	-	-	436
Carsten Intra (bis 15.07.2020)	75	-	-	109
Summe	394	-	-	566

T€	Rückstellung zum		Innerer Wert zum	Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares
	31.12.2019	31.12.2019		
Joachim Drees (bis 15.07.2020)	260	-	-	260
Carsten Intra (bis 15.07.2020)	65	-	-	65
Summe	325	-	-	325

Die Anzahl der Performance Shares umfasst die im Gewährungszeitpunkt des Performance-Share-Plans zugeteilten vorläufigen Performance Shares. Der Fair Value im Gewährungszeitpunkt wurde mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens ermittelt.

Die Rückstellung zum 31. Dezember 2020 bildet die Verpflichtung gegenüber der TRATON SE für die Vergütung der MAN-Vorstandsmitglieder ab. Für ihre Ermittlung wurden neben den für die Performance-Perioden 2019 bis 2021 und 2020 bis 2022 festgeschriebenen bzw. zugeteilten vorläufigen Performance Shares auch die für künftige Performance-Perioden erwarteten Performance Shares berücksichtigt. Die Höhe hängt somit insbesondere von der individuellen Vertragslaufzeit ab. Der innere Wert wurde gemäß IFRS 2 ermittelt und entspricht dem Betrag, den die Vorstandsmitglieder erhalten hätten, wenn sie am 31. Dezember 2020 ausgeschieden wären. In seine Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen. Der innere Wert wurde auf Basis des ungewichteten durchschnittlichen Aktienkurses der letzten 30 Handelstage (Xetra-Schlusskurse der Volkswagen-Vorzugsaktie bzw. TRATON Aktie) vor dem 31. Dezember 2020 unter Berücksichtigung der während der Performance-Periode je Volkswagen-Vorzugsaktie bzw. TRATON Aktie gezahlten Dividenden ermittelt. Im „Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares“ nach IFRS wird der Saldo aller erfolgswirksamen Beträge für die Performance Shares im Geschäftsjahr 2020 ausgewiesen.

Gesamtvergütungs-Cap

Über die Begrenzung der einzelnen variablen Bestandteile der Vorstandsvergütung hinaus darf der jährliche Zufluss gemäß Deutschem Corporate Governance Kodex (DCGK) aus Festvergütung, variablen Vergütungsbestandteilen (Tantieme und Performance-Share-Plan), Beiträgen zur betrieblichen Altersversorgung und Nebenleistungen für ein Geschäftsjahr für die Herren Drees, Professor Dr. Intra und Dr. Ing. h.c. Tostmann einen auf 100% hochgerechneten Betrag in Höhe von 3 700 T€ nicht übersteigen. Im Falle eines Überschreitens des Gesamtvergütungs-Caps werden die variablen Bestandteile proportional gekürzt.

Regelmäßige Überprüfung und Anpassung

Die Höhe des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat der TRATON SE regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

C) Betriebliche Altersversorgung

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

Die MAN Truck & Bus SE leistet jährlich einen Beitrag in Höhe von 20% der beitragsfähigen Bezüge, die der Summe der jeweils vertraglich vereinbarten festen und variablen Vergütung (bestehend aus Unternehmensbonus und Persönlichem Leistungsbonus) entsprechen.

Die TRATON SE leistet jährlich einen Beitrag in Höhe von 40% der im betreffenden Geschäftsjahr bezogenen festen Vergütung (Fixum). Die Pensionsansprüche der Vorstandsmitglieder, die ihren Dienstvertrag mit der TRATON SE haben (Herren Drees, Professor Dr. Intra und Dr. Ing. h.c. Tostmann), werden bei der TRATON SE geführt. Zum 31. Dezember 2020 entfallen für sie daher keine Pensionsverpflichtungen auf die MAN Gruppe. Eine Weiterbelastung des Dienstzeitaufwands an die MAN Gruppe findet nicht statt.

Eigenbeiträge durch Brutto-Entgeltumwandlung sind möglich.

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

Im Versorgungsfall wird das Guthaben auf dem Kapitalkonto, mindestens jedoch die Summe der geleisteten Beiträge, wahlweise als Einmalbetrag, als Zahlung in Raten oder mit einem zum Renteneintritt gültigen Versicherungstarif verrentet ausgezahlt.

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

Besondere dienstvertragliche Regelungen

Im Fall einer vorzeitigen Beendigung einer Bestellung ohne einen zur fristlosen Kündigung des Dienstvertrages berechtigenden wichtigen Grund und auf Veranlassung der jeweiligen Gesellschaft erhält das betroffene Vorstandsmitglied die feste Vergütung, die erfolgsabhängige kurzfristige Vergütung (Dienstvertrag MAN Truck & Bus SE) bzw. die variable Vergütung (Dienstvertrag TRATON SE), die Zuschüsse zu Versicherungen sowie die Beiträge zum Versorgungssystem bis zum Ende der regulären Amtszeit, maximal aber für zwei Jahre. Einkünfte aus anderweitigen Tätigkeiten werden angerechnet.

Die mit Herrn Drees anlässlich der vorzeitigen Beendigung seiner Tätigkeit getroffene Vereinbarung wird unten näher beschrieben. Da rechtlich nicht geklärt ist, ob G. 13 Satz 1 DCGK nur Abfindungszahlungen oder auch Zahlungen aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrages erfasst, haben Vorstand und Aufsichtsrat mit Blick auf den mit Herrn Drees geschlossenen Aufhebungsvertrag höchstvorsorglich eine Abweichung von G. 13 Satz 1 DCGK erklärt.

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

Folgende Sondervereinbarungen wurden mit Vorstandsmitgliedern getroffen:

Herr Schenk erhält einen Kostenzuschuss für eine Unterkunft in der Region München, die Übernahme der Relocation- und Umzugskosten in angemessener Höhe sowie für wöchentliche Familienheimfahrten.

Vergütung der Vorstandsmitglieder 2020

Insgesamt belief sich die Vergütung der aktiven Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020 auf 1 843 T€ zuzüglich 183 T€ für Altersversorgung (2 230 T€ zuzüglich 17 T€ für Altersversorgung). Die Versorgungsverpflichtung gegenüber Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann trägt die TRATON SE, so dass der Barwert der Versorgungsverpflichtungen die Verpflichtungen gegenüber den Herren Dr. Rabe und Schenk beinhaltet und sich am

31. Dezember 2020 auf 222 T€ belief. Am 31. Dezember 2019 betrug der Barwert der Versorgungsverpflichtungen gegenüber den zum Jahresende amtierenden Vorstandsmitgliedern 17 T€.

Insgesamt belief sich die Vergütung der ehemaligen Vorstandsmitglieder, Herren Drees und Professor Dr. Intra, für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020 auf 975 T€. Die Versorgungsverpflichtung gegenüber den Herren Drees und Professor Dr. Intra trägt die TRATON SE.

Gemäß der zwischen der TRATON SE und Herrn Drees abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarung wird sein Dienstvertrag mit der TRATON SE ab der Beendigung seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied bis zum 17. Januar 2024, also bis zum regulären Ende seines Dienstvertrages mit der TRATON SE, fortgeführt. Die MAN Truck & Bus SE erstattet bis zum 31. März 2023, also bis zum Ende seiner ursprünglichen Bestellung zum Vorstandsmitglied bei der MAN SE und MAN Truck & Bus SE, der TRATON SE anteilig die von dieser gezahlten festen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile in Höhe von 80% der TRATON-Vergütung. Hierfür wurden insgesamt 4 404 T€ bei der MAN Truck & Bus SE zurückgestellt. Der Anteil der fixen Vergütung beträgt 1 516 T€ und der Anteil der variablen Vergütung 2 889 T€. Die Höhe der variablen Vergütung ist abhängig von den zukünftigen Ergebnissen der durchschnittlichen operativen Rendite des Industrial Business der TRATON GROUP, der durchschnittlichen Kapitalrendite im Industrial Business der TRATON GROUP, Ergebnis je Aktie der TRATON GROUP sowie dem Börsenkurs der TRATON Aktie. Im Geschäftsjahr 2020 erstattet die MAN Truck & Bus SE hiervon ab dem 16. Juli 2020 der TRATON SE somit eine weitere Vergütung von insgesamt 337 T€.

Insgesamt belief sich die Vergütung des ehemaligen Vorstandsmitglieds, Herrn Lafrentz, im Geschäftsjahr 2019

auf 968 T€ zuzüglich 71 T€ für Altersversorgung. Die Altersversorgung enthält die vereinbarten Zuführungsweiterbelastungen für die Versorgungsverpflichtungen außerhalb der MAN.

Einzelheiten der Vergütung ergeben sich in individualisierter Form aus der im „Konzernanhang“, Anmerkung (40), abgedruckten Aufstellung sowie aus den nachstehenden Tabellen.

Der Ausweis der Vergütung der Vorstandsmitglieder in individualisierter Form in diesem Vergütungsbericht orientiert sich an den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und den Mustertabellen, deren Verwendung durch den DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 empfohlen wurde. Wesentliches Merkmal dieser Mustertabellen ist der getrennte Ausweis der gewährten Zuwendungen (Tabelle 1) und des tatsächlich erfolgten Zuflusses (Tabelle 2). Bei den Zuwendungen werden die Zielwerte (Auszahlung bei 100% Zielerreichung) sowie die erreichbaren Minimal- und Maximalwerte angegeben. Bei der TRATON SE erhalten in der Einführungsphase des Performance-Share-Plans (2019 bis 2020) die betroffenen Vorstandsmitglieder (Herren Drees und Professor Dr. Intra), die mit Einführung des Plans (zum 17. Januar 2019) Vorstandsmitglieder waren, Abschlagszahlungen auf den Zielbetrag, die in den Tabellen gemäß DCGK als Zufluss für das Geschäftsjahr ausgewiesen werden, in dem der Performance-Share-Plan zugeteilt wurde. Die in den Tabellen zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK als „Gewährte Zuwendungen“ ausgewiesenen Werte basieren für die Tantieme auf dem 100%-Niveau der Zielwerte und für den Performance-Share-Plan auf dem Fair Value im Gewährungszeitpunkt, soweit sie von der MAN Gruppe getragen werden.

Tabelle 1: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2020 (gewährte Zuwendungen)

T€	Joachim Drees			
	Vorsitzender des Vorstands ⁴ Austritt 15.07.2020			
	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung ¹	604	303	303	303
Nebenleistungen	3	-	-	-
Summe	607	303	303	303
Einjährige variable Vergütung (PLB) ²	14	-	-	-
Mehrfährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre) ²	14	-	-	-
LTI (4 Jahre) ²	14	-	-	-
Tantieme (2 Jahre) ³	421	303	-	546
LTI (Performance-Share-Plan 2019-2021) ³	435	-	-	-
LTI (Performance-Share-Plan 2020-2022) ³	-	383	-	806
Summe	897	686	-	1 352
Versorgungsaufwand	-	-	-	-
Gesamtvergütung	1 504	989	303	1 655

¹ Angabe in 2019 enthält einen Sonderbonus in Höhe von 60 T€; Angabe in 2020 vor Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 14 T€

² Vergütungsstruktur MAN Truck & Bus AG

³ Vergütungsstruktur TRATON SE

⁴ Dienstvertrag MAN Truck & Bus AG bis 16.01.2019; Dienstvertrag TRATON SE ab 17.01.2019

T€	Professor Dr. Carsten Intra			
	Mitglied des Vorstands, Personal und Arbeitsdirektor ³ Austritt 15.07.2020			
	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung	150	76 ⁴	76 ⁴	76 ⁴
Nebenleistungen	2	-	-	-
Summe	152	76	76	76
Einjährige variable Vergütung (PLB) ¹	10	-	-	-
Mehrfährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre) ¹	10	-	-	-
LTI (4 Jahre) ¹	10	-	-	-
Tantieme (2 Jahre) ²	105	76	-	137
LTI (Performance-Share-Plan 2019-2021) ²	109	-	-	-
LTI (Performance-Share-Plan 2020-2022) ²	-	96	-	202
Summe	235	172	-	338
Versorgungsaufwand	-	-	-	-
Gesamtvergütung	386	247	76	414

¹ Vergütungsstruktur MAN Truck & Bus AG

² Vergütungsstruktur TRATON SE

³ Dienstvertrag MAN Truck & Bus AG bis 16.01.2019; Dienstvertrag TRATON SE ab 17.01.2019

⁴ Angabe vor Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 4 T€

Tabelle 1: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2020 (gewährte Zuwendungen)

T€	Dr. Martin Rabe			
	Mitglied des Vorstands, Personal- und Arbeitsdirektor ¹ Eintritt 16.07.2020			
	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung	-	154	154	154
Nebenleistungen	-	26	26	26
Summe	-	180	180	180
Einjährige variable Vergütung (PLB)	-	78	-	155
Mehrjährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	-	78	-	155
LTI (4 Jahre)	-	78	-	155
Summe	-	233	-	465
Versorgungsaufwand	-	9	9	9
Gesamtvergütung	-	422	189	655

¹ Dienstvertrag MAN Truck & Bus SE

T€	Christian Schenk			
	Mitglied des Vorstands, Finanz ¹ Eintritt 01.10.2019			
	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung	84	336 ²	336 ²	336 ²
Nebenleistungen	12	62	62	62
Summe	96	398	398	398
Einjährige variable Vergütung (PLB)	42	168	-	336
Mehrjährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	42	168	-	336
LTI (4 Jahre)	42	168	-	336
Summe	126	504	-	1 008
Versorgungsaufwand	17	174	174	174
Gesamtvergütung	239	1 076	572	1 580

¹ Dienstvertrag MAN Truck & Bus SE² Angabe vor Verzicht auf Festvergütung in Höhe von 8 T€

Tabelle 1: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2020 (gewährte Zuwendungen)

T€	Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann			
	Vorsitzender des Vorstands ¹ Eintritt 16.07.2020			
	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung	-	257	257	257
Nebenleistungen	-	-	-	-
Summe	-	257	257	257
Einjährige variable Vergütung (PLB)	-	-	-	-
Mehrfährige variable Vergütung				
UB (2 Jahre)	-	-	-	-
Tantieme (2 Jahre) ²	-	259	-	465
LTI (Performance-Share-Plan 2020-2022) ²	-	255	-	687
Summe	-	514	-	1 153
Versorgungsaufwand	-	-	-	-
Gesamtvergütung	-	771	257	1 410

¹ Dienstvertrag TRATON SE² Vergütungsstruktur TRATON SE

Tabelle 2: Vergütung der Vorstandsmitglieder 2020 (Zuflussbetrachtung)

T€	Joachim Drees		Professor Dr. Carsten Intra		Dr. Martin Rabe		Christian Schenk		Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann	
	Vorsitzender des Vorstands ⁶ Austritt 15.07.2020		Mitglied des Vorstands, Personal und Arbeitsdirektor ⁶ Austritt 15.07.2020		Mitglied des Vorstands, Personal- und Arbeitsdirektor ⁷ Eintritt 16.07.2020		Mitglied des Vorstands, Finanz ⁷ Eintritt 01.10.2019		Vorsitzender des Vorstands ⁸ Eintritt 16.07.2020	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Festvergütung	604 ¹	303 ⁹	150	76 ⁹	-	154	84	336 ⁹	-	257
Nebenleistungen	3	-	2	-	-	26	12	62	-	-
Summe	607	303	152	76	-	180	96	398	-	257
Einjährige variable Vergütung (PLB) ²	21	-	16	-	-	78	42	168	-	-
Mehrfährige variable Vergütung										
UB (2 Jahre) ²	14	-	11	-	-	18	42	40	-	-
LTI (4 Jahre) ²	23	-	18	-	-	116	71	252	-	-
Tantieme (2 Jahre) ³	461	94	115	24	-	-	-	-	-	80
LTI (Performance-Share-Plan 2019-2021) ^{3,4}	398	-	99	-	-	-	-	-	-	-
LTI (Performance-Share-Plan 2020-2022) ^{3,4}	-	322	-	81	-	-	-	-	-	-
Summe⁵	915	417	259	104	-	212	155	460	-	80
Versorgungsaufwand	-	-	-	-	-	9	17	174	-	-
Gesamtvergütung	1 523	719	410	180	-	402	267	1 032	-	338

¹ Angabe enthält einen Sonderbonus in Höhe von 60 T€.² Vergütungsstruktur MAN Truck & Bus AG bzw. MAN Truck & Bus SE³ Vergütungsstruktur TRATON SE⁴ In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans Abschlagzahlung bei Herren Drees und Professor Dr. Intra⁵ Angaben gemäß aktuell vorliegender Kennzahlen⁶ Dienstvertrag MAN Truck & Bus AG bis 16.01.2019; Dienstvertrag TRATON SE ab 17.01.2019⁷ Dienstvertrag MAN Truck & Bus SE⁸ Dienstvertrag TRATON SE⁹ Angabe vor Verzicht auf Festvergütung Herren Drees 14 T€, Professor Dr. Intra 4 T€, Schenk 8 T€

Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats

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

Die jährliche Vergütung besteht aus folgenden Bestandteilen:

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

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

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

Zudem werden Auslagen der Mitglieder des Aufsichtsrats erstattet.

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

Die variable Vergütungskomponente bemisst sich am Ergebnis je Aktie und ist damit nicht zweifelsfrei auf eine langfristige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Insofern könnte vertreten werden, dass die Aufsichtsratsvergütung nicht der Kodex-Empfehlung entspricht. Von

der entsprechenden Empfehlung des DCGK (G. 18) wurde daher vorsorglich eine Abweichung erklärt.

Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder 2020

Die insgesamt an die Mitglieder des Aufsichtsrats für 2020 zu zahlenden Vergütungen belaufen sich auf 756 T€ (1 749 T€). Mitgliedern des Aufsichtsrats der MAN SE wurden zudem für Aufsichtsratsmandate bei anderen Gesellschaften in der MAN Gruppe für das Geschäftsjahr 2020 Vergütungen in Höhe von insgesamt 221 T€ (170 T€) gewährt. Eine individualisierte Aufstellung über die Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat im Jahr 2020 angehört haben, findet sich im „Konzernanhang“, Anmerkung (41).

Sonstiges

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

Frühere Aufsichtsratsmitglieder, die vor dem 1. Januar 2020 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind, erhalten keine Vergütungen.

CORPORATE GOVERNANCE

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289f HGB UND GEMÄSS § 315d HGB¹

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

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

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

(1) Corporate Governance bei MAN

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

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat haben im Dezember 2020 die nachfolgend wiedergegebene Entsprechenserklärung abgegeben. Die Begründungen für die erklärten Abweichungen können dem Wortlaut der Erklärung entnommen werden.

„Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im

amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 ab sofort mit Ausnahme der Empfehlungen C.10 Satz 2 und D.4 Satz 1 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses), C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), F.3 (unterjährige Finanzinformationen), G.I. (Vergütung des Vorstands) und G.18 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) entsprochen wird.

1. Die Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Frau Annette Danielski, ist im Hinblick auf ihre Funktion als Leiterin Group Finance der TRATON SE nicht als unabhängig vom kontrollierenden Aktionär i.S. von C.9 Abs. 2 und damit nicht als unabhängig gemäß C.6 Satz 2 anzusehen. Den Empfehlungen C.10 Satz 2 und D.4 Satz 1 wird insofern nicht gefolgt. Für Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE steht im Vordergrund, dass die Vorsitzende des Prüfungsausschusses über die erforderliche Fach- und Branchenkenntnis, speziell in großen, internationalen, gelisteten Unternehmen, verfügt. Aufgrund der persönlichen Kompetenzen von Frau Danielski wurde entschieden, von C.10 Satz 2 und D.4 Satz 1 abzuweichen.
2. Hinsichtlich der Empfehlung C.13 zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Es wird daher vorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex erklärt. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung C.13 gerecht zu werden.
3. Der Empfehlung F.3 (unterjährige Finanzinformationen) wird nicht gefolgt, da Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE eine über die gesetzliche Anforderung des Wertpapierhandelsgesetzes hinausgehende Verpflichtung zu Quartalsveröffentlichungen für entbehrlich halten, insbesondere da zusammengefasste Informationen zu MAN in den jeweiligen Quartalsveröffentlichungen der Volkswagen AG und der TRATON SE enthalten sind.

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

4. Hinsichtlich der Empfehlungen in Abschnitt G.I. (G.1 bis G.16) zur Vergütung des Vorstands ist unklar, ob der Kodex auch in solchen Konstellationen zu beachten ist, in denen kein Vorstandsmitglied über einen Anstellungsvertrag mit der Gesellschaft verfügt. Sämtliche Vorstandsmitglieder der MAN SE erbringen ihre Tätigkeit für die MAN SE auf der Grundlage von Anstellungsverträgen mit entweder der TRATON SE oder der MAN Truck & Bus SE. Die MAN SE erklärt deshalb vorsorglich eine Abweichung von den in G.I. enthaltenen Empfehlungen, da sie keine Vergütungsabreden eingegangen ist, bei denen diese Empfehlungen hätten berücksichtigt werden können.
5. Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in §12 der MAN SE-Satzung in Form einer Festvergütung zuzüglich einer variablen Vergütung, die an das Jahresergebnis gebunden ist, geregelt. Wir gehen insoweit von einer kodexkonformen Ausrichtung des variablen Vergütungsteils an der „langfristigen Entwicklung der Gesellschaft“ i.S. von G.18 Satz 2 aus. Da aber nicht auszuschließen ist, dass hierzu andere Auffassungen vertreten werden, wird vorsorglich eine Abweichung von dieser Empfehlung des Kodex erklärt.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE erklären ferner, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 24. April 2017 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 7. Februar 2017 im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2019 bis zum 20. März 2020 mit Ausnahme der Ziff. 5.3.2 Abs. 3 Satz 2 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses; in der Kodex-Fassung vom 16. Dezember 2019: Empfehlungen C.10 Satz 2 und D.4 Satz 1), Ziff. 5.4.1 Abs. 6 bis 8 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen; in der Kodex-Fassung vom 16. Dezember 2019: Empfehlung C.13), Ziff. 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung; in der Kodex-Fassung vom 16. Dezember 2019: Empfehlung G.18 Satz 2) und Ziff. 7.1.1 Satz 2 (unterjährige Finanzinformationen; in der Kodex-Fassung vom 16. Dezember 2019: Empfehlung F.3) entsprochen wurde. Die Gründe für die Ausnahmen ergeben sich aus den obenstehenden Ausführungen.

Ab dem 20. März 2020 bis zur Abgabe dieser Entsprechenserklärung wurde den vom Bundesministerium der

Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 mit Ausnahme der Empfehlungen C.3 (Offenlegung der Dauer der Aufsichtsratszugehörigkeit), C.10 Satz 2 und D.4 Satz 1 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses vom kontrollierenden Aktionär), C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen), D.1 Halbsatz 2 (Veröffentlichung der Geschäftsordnung), F.3 (unterjährige Finanzinformationen), G.I. (Vergütung des Vorstands) und G.18 Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung) entsprochen. Die Gründe für die Abweichungen ergeben sich für die Empfehlungen C.10 Satz 2 und D.4 Satz 1, C.13, F.3, G.I. und G.18 Satz 2 aus den obenstehenden Ausführungen.

Den mit Wirkung ab 20. März 2020 neu aufgenommenen Empfehlungen C.3 (Offenlegung der Dauer der Aufsichtsratszugehörigkeit) und D.1 Halbsatz 2 (Veröffentlichung der Geschäftsordnung) wird seit einer entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats im November 2020 entsprochen.“

Hauptversammlung

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

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

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

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die ordentliche Hauptversammlung am 2. Dezember 2020 als virtuelle

Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie durchgeführt.

Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

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

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

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

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

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Als unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß dem Kodex werden nach Einschätzung der Anteilseignerseite Frau Pohlenz sowie die Herren Behrendt und Prof. Schulz angesehen. Die Herren Behrendt und Prof. Schulz gehören seit mehr als zwölf Jahren dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an. Sie werden gleichwohl weiterhin als unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand eingeschätzt. Diese Einschätzung basiert darauf, dass keine weiteren der in der Empfehlung C.7 des Kodex genannten Indikatoren erfüllt sind und es kein sonstiges Näheverhältnis zu MAN gab und gibt, insbesondere keine persönlichen oder geschäftlichen Beziehungen zu der Gesellschaft oder deren Vorstand, auch nicht vor Beginn ihrer Amtszeit.

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

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

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet. Die Lebensläufe der Mitglieder des Aufsichtsrats sind, jährlich aktualisiert, unter www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Unternehmen“ abrufbar.

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

Entsprechend der Empfehlung D.1 des Kodex beurteilt der Aufsichtsrat regelmäßig alle zwei Jahre, wie wirksam er insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Die letzte Selbstbeurteilung fand im Jahr 2019 statt, daher wird der Aufsichtsrat im Jahr 2021 die nächste Selbstbeurteilung vornehmen.

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

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

Entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie der Empfehlung E.3 des Kodex übernehmen Vorstandsmitglieder Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Das Präsidium des Aufsichtsrats sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Hierbei werden neben den gesetzlichen Anforderungen, den Anforderungen des Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die Kriterien des vom Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des Vorstands beschlossenen Diversitätskonzepts berücksichtigt.

Unter zusätzlicher Beachtung der konkreten Qualifikationsanforderungen erstellt das Präsidium ein Wunschanforderungsprofil, auf dessen Basis das Präsidium die am besten geeigneten Kandidaten auswählt. Nach Führung von Gesprächen mit den Kandidaten wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Bei Bedarf werden der Aufsichtsrat bzw. das Präsidium bei der Entwicklung der Anforderungsprofile und der Auswahl der Kandidaten von externen Beratern unterstützt.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Hinsichtlich der relevanten Angaben zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat wird auf den Vergütungsbericht im Geschäftsbericht verwiesen, welcher auf unserer Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Investor Relations“ zugänglich ist.

Compliance/Risikomanagement

Der Vorstand der MAN SE hat im Rahmen seiner durch den Kodex vorgegebenen Verantwortung für Compliance und Risikomanagement den Bereich Governance, Risk & Compliance (GRC) eingerichtet. Dieser Bereich wird durch den Head of GRC / Chief Compliance Officer der MAN Gruppe geleitet, der unmittelbar an den Vorsitzenden des Vorstands der MAN SE sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet. Die GRC-Organisation verantwortet konzernweit die Themen Compliance sowie Risikomanagement.

Das Corporate GRC Office nimmt eine zentrale Steuerungs- und Unterstützungsfunktion im Bereich Compliance- sowie Risikomanagement wahr. Hierunter fallen beispielsweise die Erstellung von konzernweit gültigen

Richtlinien und Vorgaben sowie die Konzeptionierung von Trainings für Mitarbeiter. Darüber hinaus steuert das Corporate GRC Office die Durchführung der Risikomanagementprozesse in den Bereichen und ist für die Weiterentwicklung der Risikomanagement-Instrumentarien in Kooperation mit den Risiko- / IKS-Managern verantwortlich.

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

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

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

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

- Auf den verschiedenen Konzernebenen erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung über den aktuellen Status der Compliance Maßnahmen in den zuständigen Gremien.
- Regelmäßige Durchführung einer speziellen Risikoanalyse, um potentielle Compliance-Risiken des Konzerns zu identifizieren und das konzernweite Compliance-Management-System entsprechend dieser Risiken auszurichten und weiterzuentwickeln.
- Ethische Verhaltensgrundsätze sowie grundlegende Compliance-Anforderungen sind für die MAN Gruppe im Code of Conduct niedergelegt. Dieser beschreibt zudem die Unternehmenswerte und gibt Leitlinien zum Thema Integrität vor.
- Die GRC Organisation hat darüber hinaus Richtlinien zu den Compliance-Themen Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht und Geldwäscheprävention entwickelt. Mit diesen Richtlinien sind konzernweit einheitliche und verbindliche Vorgaben für alle Mitarbeiter in Kraft gesetzt worden.
- Bestimmte Geschäftspartner werden im Rahmen des toolgestützten Business Partner Approval Prozesses im Hinblick auf Integrität überprüft und freigegeben. Dies betrifft hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, solche Geschäftspartner, die vertriebsunterstützend tätig sind.
- Der GRC-Bereich führt regelmäßig Präsenz- und Onlineschulungen u.a. zu den Themen Antikorruption, Kartellrecht und Geldwäscheprävention durch. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf der Entwicklung eines neuen Online-Kurses zum Code of Conduct. Mit Hilfe dieses Kurses sollen die Mitarbeiter zum Code of Conduct und zum Verhalten in ethischen Dilemmasituationen geschult werden.
- Zudem wurde 2020 eine neue Code of Conduct-Schulung ausgerollt.
- Im Berichtsjahr wurden verschiedene Kommunikationsmaßnahmen ergriffen, um das Bewusstsein für Compliance und Integrität weiter zu stärken.
- Das elektronische Monitoring-System (Continuous Controls Monitoring - CCM) zur frühzeitigen Aufdeckung von möglichen Compliance-Risiken und Richtlinienverstößen umfasst ein Regelwerk an Kontrollen in Einkaufs- und Bezahlpprozessen sowie generelle IT-Kontrollen.
- Das Hinweisgeberportal „Speak up!“ dient der Aufdeckung und Vermeidung von möglichen Risiken für MAN. Über „Speak up!“ werden Hinweise – teilweise auch anonym – entgegen genommen und bearbeitet, die sich auf mögliche schwerwiegende Rechtsverstöße beziehen, insbesondere im Bereich der Wirt-

schaftskriminalität (z. B. Korruptionsstraftaten, Verdacht auf Geldwäscheaktivitäten und Terrorismusfinanzierung), des Kartellrechts, des Datenschutzes sowie auch der Verletzung von Menschenrechten. Diese Hinweise werden eingehend untersucht, Verstöße abgestellt und im Rahmen der arbeitsrechtlich zulässigen Sanktionsmöglichkeiten geahndet.

- MAN ist Mitglied bei Transparency International und unterstützt die Initiative des UN Global Compact der Vereinten Nationen. Ferner ist MAN bei der Allianz für Integrität aktiv, einer Initiative des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, des Bundesverbands der Deutschen Industrie sowie zahlreicher deutscher Unternehmen zur Förderung der Integrität im Wirtschaftsleben. Um Compliance Themen aktiv mitzugestalten, ist MAN Mitglied beim Deutschen Institut für Compliance (DICO) und dort in verschiedenen Arbeitskreisen tätig.

2020 hat MAN das Together4Integrity (T4I) Programm von Volkswagen weiter ausgerollt. Das Programm zielt darauf ab, die Initiativen der Gruppe im Hinblick auf Integrität, Compliance, Kultur und Risikomanagement so zu fördern, dass diese auf einer Stufe mit den wichtigsten Prioritäten des Unternehmens stehen. Die Hauptaufgabe des Programms betrifft die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen, die den fünf Prinzipien der international anerkannten Ethics & Compliance Initiative (ECI) folgen.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus diverse Kommunikationsmaßnahmen in Bezug auf Compliance und Integrität ergriffen. Dazu zählen insbesondere die Beratung zu Fragestellungen der Integrität und Compliance in besonderen Geschäftssituationen. Weitere Aktivitäten umfassten den Versand eines „GRC Alerts“ zur Sensibilisierung von Mitarbeitern zu GRC-Risiken. Weiterhin wurden direkte Mitarbeiter im Rahmen von konzernweiten Trainings in Bezug auf spezifische Dilemma-Situationen im Arbeitsalltag geschult, zum Teil spielerisch durch die Verwendung von „Dilemma Games“. Weitere Kommunikationsmaßnahmen im Berichtsjahr betrafen die Anpassung von Compliance-Richtlinien, den konzernweiten Roll-out eines Code of Conduct Trainings oder den Internationalen Antikorruptionstag.

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

Transparenz und Rechnungslegung

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

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

- Gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung) müssen Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen u. a. den Kauf und Verkauf von MAN-Aktien und Finanzinstrumenten, die sich auf MAN-Aktien beziehen, dem Emittenten und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unverzüglich melden. Im Geschäftsjahr 2020 wurde keine Transaktion gemeldet.
- Nach Art. 17 Marktmissbrauchsverordnung sind Emittenten dazu verpflichtet, Insiderinformationen, die sie unmittelbar betreffen, so bald wie möglich zu veröffentlichen.
- Nach § 40 WpHG haben Inlandsemittenten u. a. Mitteilungen unverzüglich zu veröffentlichen, die sie in Bezug auf das Überschreiten oder Unterschreiten von Stimmrechtsanteilen an der Gesellschaft erhalten.

Informationen über den Vorstand und den Aufsichtsrat der MAN SE finden sich auf der Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Unternehmen“.

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

(2) Sonstige Unternehmensführungspraktiken

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

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

Darüber hinaus haben Vorstand, Arbeitnehmervertreter und Internationaler Gewerkschaftsbund der MAN SE im März 2012 ein internationales Rahmenabkommen unter-

zeichnet, in dem sich MAN zu weltweit gültigen, elementaren Menschenrechten und Arbeitnehmerrechten bekennt. Ziel des Abkommens ist es, einen verlässlichen Mindeststandard zu schaffen, auf den sich weltweit alle Arbeitnehmer der MAN Gruppe berufen können und der ethische Grundlagen für das Handeln von MAN-Unternehmen und Mitarbeitern setzt.

Neben der Einhaltung ethischer Grundregeln für die eigenen Mitarbeiter erwartet MAN auch von Lieferanten und Business-Partnern sowie deren Mitarbeitern, dass diese verantwortungsvoll handeln und sich jederzeit und überall an die geltenden Gesetze halten. Zu diesem Zweck hat MAN einen eigenen Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner herausgegeben und in 18 Sprachen übersetzt. Auch dieses Dokument ist auf unserer Internetseite www.corporate.man.eu unter der Rubrik „Compliance & Risk“ zugänglich.

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

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

Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat wird auf „Corporate Governance bei MAN“ unter (1) der Erklärung zur Unternehmensführung verwiesen.

Ausschüsse des Vorstands bestehen nicht.

Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse

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

Zum 31. Dezember 2020 gehörten dem Präsidium folgende Mitglieder an:

- Matthias Gründler (Vors.)
- Michael Behrendt
- Jürgen Kerner
- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz
- Athanasios Stimoniaris
- Markus Wansch

Zum 31. Dezember 2020 gehörten dem Prüfungsausschuss folgende Mitglieder an:

- Annette Danielski (Vors.)
- Michael Behrendt
- Jürgen Kerner
- Karina Schnur
- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz
- Athanasios Stimoniaris

Zum 31. Dezember 2020 gehörten dem Nominierungsausschuss folgende Mitglieder an:

- Matthias Gründler
- Michael Behrendt
- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz

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

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

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

(4) Zielgröße Frauenanteil

Für den Zeitraum 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat gemäß § 111 Abs. 5 AktG für den Frauenanteil im Vorstand wiederum eine Zielgröße von 0% festgelegt. Der Vorstand der MAN SE hat für den Zeitraum 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 gemäß § 76 Abs. 4

AktG für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands folgende Zielgrößen festgelegt:

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

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

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

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

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

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft entspricht diesen Vorgaben.

(6) Angaben zum Diversitätskonzept für Vorstand und Aufsichtsrat

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

Diversitätskonzept für den Vorstand

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

1. Festlegung der Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 0% gemäß § 111 Abs. 5 AktG. Der Aufsichts-

rat verfolgt jedoch das langfristige Ziel, den Frauenanteil im Vorstand zu erhöhen, und unterstützt deshalb die Aktivitäten des Vorstands, den Frauenanteil auch auf den höchsten Führungsebenen im Unternehmen zu steigern.

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

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

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

Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

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

1. Die festgesetzten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats.
2. Das Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat.

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

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

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

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen

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

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

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

Dies gilt gemäß § 140 Abs. 2 AktG nicht, wenn der Vorzug nachzuzahlen ist – was gemäß § 139 Abs. 1 Satz 3 AktG aufgrund der fehlenden Satzungsregelung der MAN SE der Fall ist – und der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und im nächsten Jahr nicht neben dem vollen Vorzug für dieses Jahr nachgezahlt wird. In diesem Fall haben die Aktionäre ein Stimmrecht, bis die Rückstände gezahlt sind, und die Vorzugsaktien sind bei der Berechnung einer nach dem Gesetz oder der Satzung erforderlichen Kapitalmehrheit zu berücksichtigen. Den Vorzugsaktionären steht zudem ein Stimmrecht gemäß Art. 60 SE-VO zu. Danach ist ein zustimmender Sonderbeschluss der Vorzugsaktionäre erforderlich, wenn ein Beschluss der Hauptversammlung gefasst wird, durch den die spezifischen Rechte der Vorzugsaktionäre berührt werden, d.h. durch den der Gewinnvorzug aufgehoben oder beschränkt wird oder der die Ausgabe von Vorzugsaktien vorsieht, die bei der Verteilung des Gewinns oder

des Gesellschaftsvermögens den bestehenden Vorzugsaktien ohne Stimmrecht vorgehen oder gleichstehen.

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

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffen

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

Beteiligungen an der MAN SE

Die Volkswagen AG hat der MAN SE am 6. Juni 2012 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Volkswagen AG, Wolfsburg, am 6. Juni 2012 die Grenze von 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03% betrug. Die Volkswagen AG hat die betreffenden Aktien am 16. April 2013 in die Truck & Bus GmbH (heute: TRATON SE, München) eingebracht. Die TRATON SE (damals: Truck & Bus GmbH) hat der MAN SE am 18. April 2013 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der TRATON SE am 16. April 2013 die Grenze von 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03% betrug. Am 4. März 2019 hat die TRATON SE der MAN SE mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. März 2019 die Grenze von 90% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 90,36% betrug. Weiterhin wurde der MAN SE am 16. Dezember 2019 mitgeteilt, dass die 89,72%-ige Beteiligung an der TRATON SE im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung am 13. Dezember 2019 von der Volkswagen AG auf die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, überging. Die betreffenden Aktien werden der Volkswagen AG nunmehr über die Volkswagen Finance Luxemburg und die TRATON SE zugerechnet. Des Weiteren haben die kontrollierenden Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, der MAN SE mitgeteilt, dass die Beteiligung der Volkswagen AG – bzw. nunmehr die Beteiligung der Volkswagen Finance Luxemburg und der TRATON SE – auch der Porsche Automobil Holding SE sowie deren kontrollierenden Gesellschaftern zugerechnet wird.

Weitere bestehende direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Gesellschaft, die 10% der Stimmrechte oder die relevanten Schwellen des WpHG überschreiten,

wurden der MAN SE weder gemeldet, noch sind sie ihr bekannt.

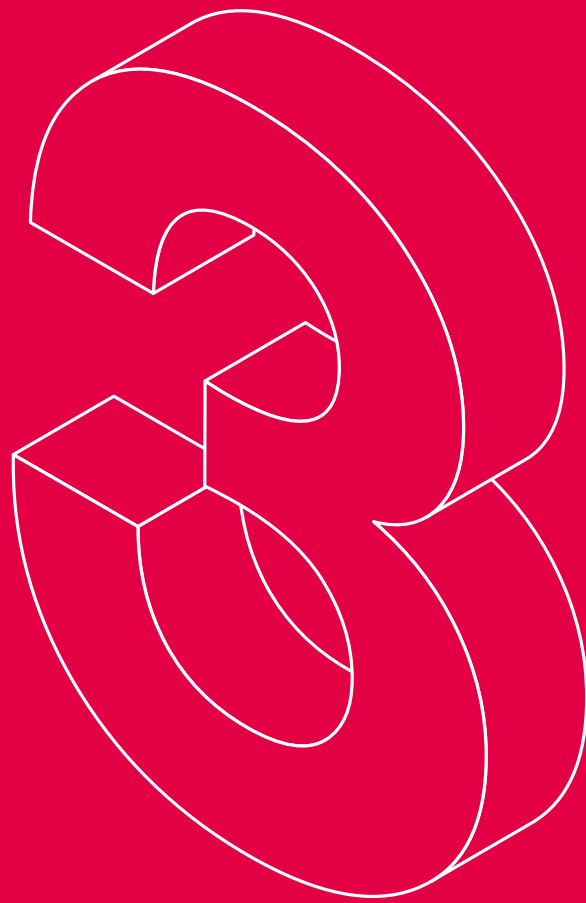
Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, Satzungsänderungen

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft sind in den Art. 39 Abs. 2, 46 SE-VO in Verbindung mit den §§ 84 und 85 AktG, §§ 31 und 33 MitbestG in Verbindung mit § 5 der Satzung geregelt. Danach hat der Vorstand aus mindestens zwei Personen zu bestehen. Der Aufsichtsrat ist zuständig und berechtigt, den Vorstand für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren zu bestellen und die Bestellung aus wichtigem Grund zu widerrufen. Einmalige oder mehrmalige Wiederbestellungen sind zulässig.

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

Befugnisse des Vorstands

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



KONZERNABSCHLUSS

KONZERNABSCHLUSS

81	MAN Konzern Gewinn- und Verlustrechnung		
82	MAN Konzern Überleitung zum Gesamtergebnis der Periode		
83	MAN Konzern Bilanz		
85	MAN Konzern Kapitalflussrechnung		
86	MAN Konzern Entwicklung des Eigenkapitals		
88	MAN Konzernanhang	130	Sonstige Angaben
88	Grundlagen des Konzernabschlusses	130	30 Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren
88	1 Allgemeine Grundlagen	131	31 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse
88	2 Konsolidierung und Bewertung von Beteiligungen	131	32 Sonstige finanzielle Verpflichtungen
90	3 Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften	132	33 Kapitalflussrechnung
92	4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	134	34 MAN Gruppe als Leasingnehmer
104	5 Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte	135	35 MAN Gruppe als Leasinggeber
		137	36 Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente
106	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	141	37 Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsstrategien
106	6 Umsatzerlöse	150	38 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
107	7 Sonstige betriebliche Erträge	152	39 Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)
108	8 Sonstige betriebliche Aufwendungen	153	40 Vergütung des Vorstands
108	9 Zinsergebnis	155	41 Vergütung des Aufsichtsrats
108	10 Übriges Finanzergebnis	156	42 Corporate Governance Kodex
109	11 Ertragsteuern	156	43 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
111	12 Ergebnis je Aktie	156	44 Segmentberichterstattung
111	13 Sonstige Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung		
111	14 Gesamtvergütung für die Tätigkeit des Abschlussprüfers		
113	Erläuterungen zur Bilanz	159	Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2020
113	15 Immaterielle Vermögenswerte		
115	16 Sachanlagen	162	Organe
115	17 Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen		
117	18 Sonstige Beteiligungen		
118	19 Vermietete Vermögenswerte		
119	20 Vorräte		
119	21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
119	22 Sonstige finanzielle Vermögenswerte		
120	23 Sonstige Forderungen		
120	24 Eigenkapital		
123	25 Finanzverbindlichkeiten		
123	26 Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
127	27 Sonstige Rückstellungen		
128	28 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		
129	29 Sonstige Verbindlichkeiten		

MAN KONZERN GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Mio €	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	[6]	10.838	12.663
Umsatzkosten		-9.537	-10.385
Bruttoergebnis vom Umsatz		1.300	2.278
Sonstige betriebliche Erträge	[7]	340	346
Vertriebskosten		-1.223	-1.315
Allgemeine Verwaltungskosten		-574	-657
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte	[34/35]	-6	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[8]	-468	-292
Operatives Ergebnis		-631	361
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[17]	134	196
Zinsertrag	[9]	24	45
Zinsaufwand	[9]	-90	-137
Übriges Finanzergebnis	[10]	-12	245
Finanzergebnis		56	349
Ergebnis vor Steuern		-576	710
Ertragsteuern	[11]	144	-38
tatsächlich		-120	7
latent		263	-45
Ergebnis aufgegebenen Geschäftsbereiche	[5]	-	39
Ergebnis nach Steuern		-432	712
davon Minderheitsanteile		0	0
davon Aktionäre der MAN SE		-432	712
Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert)	[12]	-2,94	4,57
Ergebnis je Aktie der fortgeführten und nicht fortgeführten Bereiche in € (verwässert/unverwässert)	[12]	-2,94	4,84

MAN KONZERN ÜBERLEITUNG ZUM GESAMTERGEBNIS DER PERIODE

Mio €	Anhang	2020	2019
Ergebnis nach Steuern		-432	712
Posten, die nicht in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden			
Neubewertungen aus Pensionsplänen	[26]	-9	-114
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[17]	-1	0
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)	[36]	583	-322
Abgrenzung latenter Steuern		-7	54
Posten, die zukünftig in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden			
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	[24]	-199	24
Veränderung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten (Sicherungsinstrumente)	[37]	-11	-9
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	[37]	-2	7
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	[17]	6	11
Abgrenzung latenter Steuern		5	0
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste		365	-348
Gesamtergebnis		-67	363
davon Minderheitsanteile		0	0
davon Aktionäre der MAN SE		-67	363

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

MAN KONZERN BILANZ

Aktiva

Mio €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögenswerte	[15]	1.867	2.115
Sachanlagen	[16]	2.763	2.780
Vermietete Vermögenswerte	[19]	3.751	4.114
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	[17]	921	846
Sonstige Beteiligungen	[18]	3.207	2.620
Langfristige Ertragsteuerforderungen		7	15
Aktive latente Steuern	[11]	686	420
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	[22]	129	51
Sonstige langfristige Forderungen	[23]	210	320
Langfristige Vermögenswerte		13.541	13.281
Vorräte	[20]	2.219	2.446
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[21]	1.129	1.356
Kurzfristige Ertragsteuerforderungen		39	54
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	[22]	148	117
Sonstige kurzfristige Forderungen	[23]	373	417
Flüssige Mittel	[33]	641	1.173
Kurzfristige Vermögenswerte		4.549	5.565
		18.090	18.846

Passiva

Mio €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital		376	376
Kapitalrücklage		795	795
Gewinnrücklagen		4.089	4.567
Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten		675	309
Eigenkapital der Aktionäre der MAN SE		5.935	6.048
Minderheitsanteile		0	0
Eigenkapital	[24]	5.936	6.048
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	[25]	679	899
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[26]	587	592
Langfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten		0	2
Passive latente Steuern	[11]	143	151
Ertragsteuerrückstellungen langfristig		78	-
Sonstige langfristige Rückstellungen	[27]	637	593
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[28]	1.780	1.957
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	[29]	1.151	1.219
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		5.055	5.414
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	[25]	2.418	2.817
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.406	1.275
Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten		17	23
Ertragsteuerrückstellungen kurzfristig		15	30
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	[27]	561	479
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[28]	1.160	1.159
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	[29]	1.523	1.602
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		7.099	7.384
		18.090	18.846

MAN KONZERN KAPITALFLUSSRECHNUNG¹

Mio €	2020	2019
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	1.173	1.150
Ergebnis vor Steuern	-576	710
Ertragsteuerzahlungen/-erstattungen	-43	-275
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ²	415	377
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ²	195	125
Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen	0	-67
Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietete Erzeugnisse ²	761	658
Veränderung der Pensionen	-16	0
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	-3	-25
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-107	-108
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	13	22
Veränderung der Vorräte	78	-118
Veränderung der Forderungen	159	93
Veränderung der Verbindlichkeiten und der Erhaltenen Anzahlungen (ohne Finanzverbindlichkeiten)	-23	49
Veränderung der Rückstellungen	180	-47
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-464	-890
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit - aufgegebene Geschäftsbereiche	-	11
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	570	515
Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	-362	-438
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-162	-298
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-7	0
Veräußerung von Tochterunternehmen abzüglich flüssiger Mittel	2	1.978
Kapitalerhöhung von sonstigen Beteiligungen	-	-124
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	-	101
Erlöse aus Anlagenabgängen (außer Vermietete Erzeugnisse)	13	9
Veränderung der Darlehen und Termingeldanlagen	6	21
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-510	1.248
Gewinnabführung	-	-548
Dividendenzahlung	-16	-
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-106	-88
Veränderung von übrigen Finanzverbindlichkeiten	-402	-1.105
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-524	-1.741
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	-69	2
Veränderung der Flüssigen Mittel	-533	24
Flüssige Mittel am Ende des Geschäftsjahres	641	1.173

¹ Für weitere Informationen siehe Anmerkung (33)

² Saldiert mit Zuschreibungen

MAN KONZERN

ENTWICKLUNG DES EIGENKAPITALS

Mio €	Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten (Posten, die zukünftig in den Gewinn und Verlust umgliedert werden)					
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung	Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten (Sicherungs-instrumente und Kosten der Sicherungs-maßnahmen)	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen
Stand am 1. Januar 2019	376	795	3.864	-505	-6	-21
Ergebnis nach Steuern	-	-	712	-	-	-
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-	-	-	24	-1	11
Gesamtergebnis	-	-	712	24	-1	11
Übrige Veränderungen	-	-	-9	-	-	-
Stand am 31. Dezember 2019	376	795	4.567	-481	-8	-10
Stand am 1. Januar 2020	376	795	4.567	-481	-8	-10
Ergebnis nach Steuern	-	-	-432	-	-	-
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-	-	-	-199	-9	7
Gesamtergebnis	-	-	-432	-199	-9	7
Dividendenzahlung	-	-	-16	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-30	0	-	-
Stand am 31. Dezember 2020	376	795	4.089	-680	-16	-3

Eigenkapital aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten
 (Posten, die nicht in den Gewinn und Verlust umgliedert werden)

Mio €	Neubewertungen aus Pensionsplänen	Nach der Equity- Methode bilanzierte Beteiligungen	Fair-Value- Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapital- instrumente)	Anteil der MAN- Aktionäre	Minderheitsanteile	Gesamt
Stand am 1. Januar 2019	-396	-8	1.586	5.685	0	5.685
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	712	0	712
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-65	0	-317	-348	0	-348
Gesamtergebnis	-65	0	-317	363	0	363
Übrige Veränderungen	2	3	5	0	-	0
Stand am 31. Dezember 2019	-460	-5	1.274	6.048	0	6.048
Stand am 1. Januar 2020	-460	-5	1.274	6.048	0	6.048
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-432	0	-432
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-7	-1	574	365	0	365
Gesamtergebnis	-7	-1	574	-67	0	-67
Dividendenzahlung	-	-	-	-16	-	-16
Übrige Veränderungen	0	-	0	-30	0	-30
Stand am 31. Dezember 2020	-467	-6	1.847	5.936	0	5.936

MAN KONZERNANHANG

Grundlagen des Konzernabschlusses

1 Allgemeine Grundlagen

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

Der vorliegende Konzernabschluss der MAN SE für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 wurde unter Anwendung von § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt, wie sie gemäß der Verordnung Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anwendung Internationaler Rechnungslegungsstandards in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Konzernabschluss der MAN SE wurde am 8. Februar 2021 aufgestellt und durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

Die MAN SE ist eine Tochtergesellschaft der TRATON SE, München. Die TRATON SE ist mit 94,36% (94,36%) am Kapital der MAN SE beteiligt. Darüber hinaus wird die MAN SE in den Konzernabschluss der Volkswagen AG, Wolfsburg (Volkswagen AG), einbezogen. Die Volkswagen AG stellt das ultimative Mutterunternehmen der MAN SE dar. Die Konzernabschlüsse der TRATON SE wie auch der Volkswagen AG werden im Bundesanzeiger offengelegt.

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

2 Konsolidierung und Bewertung von Beteiligungen

a) Beteiligungen

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

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

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

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

Finanzbeteiligungen sind alle übrigen Beteiligungen.

b) Konsolidierungskreis**Einbezogene Gesellschaften**

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

Anzahl der einbezogenen Gesellschaften

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2019	11	41	52
Erstmals einbezogen im Geschäftsjahr 2020	1	-	1
Ausgeschieden im Geschäftsjahr 2020	-	2	2
Einbezogen zum 31. Dezember 2020	12	39	51

Die Änderungen im Konsolidierungskreis im Geschäftsjahr 2020 hatten keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der MAN Gruppe.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz des MAN Konzerns im Sinne von § 313 Abs. 2 HGB ist in der Anhangsangabe „Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2020“ aufgeführt.

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

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

c) Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Zu den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen zählen assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Die erstmalige Bewertung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen erfolgt zu Anschaffungskosten. Für die Folgebewertung wird der Anteil der MAN Gruppe an den nach dem Erwerb erwirtschafteten Gewinnen und Verlusten ergebniswirksam erfasst. Die übrigen Veränderungen im Eigenkapital von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen wie Währungsanpassungen werden erfolgsneutral bilanziert.

Effekte aus der Zunahme des anteiligen Eigenkapitals an einem assoziierten Unternehmen bei unterproportionaler Teilnahme an einer Kapitalerhöhung werden erfolgswirksam im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst.

Zwischenergebnisse aus Geschäften von Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig im Ergebnis der Konzernunternehmen zurückgenommen. Sofern es Anhaltspunkte für eine Wertminderung einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung gibt, wird für sie ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und ggf. eine Wertminderung ergebniswirksam erfasst. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung.

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

d) Finanzbeteiligungen

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

e) Währungsumrechnung

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

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der MAN SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Kurses am Bilanzstichtag angesetzt. Die daraus resultierenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden in der Gewinn-

und Verlustrechnung erfasst. Die Umrechnung der Abschlüsse erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode, nach der die Posten der Bilanz mit Ausnahme des Eigenkapitals zum Kurs am Bilanzstichtag, die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit gewichteten Durchschnittskursen umgerechnet werden. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen mit historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

3 Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften

a) Erstmalig angewendete Vorschriften

MAN hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Mit dem 1. Januar 2020 sind Änderungen an der Definition eines Geschäftsbetriebs in IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse in Kraft getreten. Gemäß der neuen Definition liegt ein Geschäftsbetrieb nur dann vor, wenn eine Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten mindestens eine Ressource und einen substanziellen Prozess umfasst, die zusammen wesentlich zur Möglichkeit der Leistungserstellung beitragen. Zugleich wird der Begriff der Leistungen vorrangig auf Waren und Dienstleistungen für Kunden sowie auf Kapitalerträge begrenzt. Ausschließliche Kostenreduktionen sind nicht mehr umfasst. Darüber hinaus wird ein optionaler Konzentrationstest eingeführt, anhand dessen der Erwerb eines Geschäftsbetriebs ausgeschlossen werden kann.

Weiterhin sind am 1. Juni 2020 Änderungen am IFRS 16 *Leasingverhältnisse* in Kraft getreten. Diese ermöglichen es Leasingnehmern auf die Beurteilung, ob ein Mietzugeschäft im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie in Bezug auf Leasingzahlungen, die ursprünglich bis zum 30. Juni 2021 fällig gewesen wären, eine Leasingmodifikation darstellt, zu verzichten und das Mietzugeschäft stattdessen so abzubilden, als handele es sich nicht um eine Leasingmodifikation. Die temporären Erleichterungen nimmt die MAN Gruppe nicht in Anspruch.

Ferner sind seit dem 1. Januar 2020 Änderungen an IFRS 9 *Finanzinstrumente*, IAS 39 *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung* sowie IFRS 7 *Finanzinstrumente: Angaben* (Reform der Referenzzinssätze - Phase 1) verpflichtend anzuwenden. Hiervon betroffen sind Sicherungsbeziehungen, die zu Beginn der Berichtsperiode bestanden oder danach designt wurden.

Zudem sind mit dem 1. Januar 2020 Änderungen an IAS 1 *Darstellung des Abschlusses* und IAS 8 *Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und*

Fehler in Kraft getreten, welche die Definition des Begriffs "wesentlich" klargestellt und vereinheitlicht haben.

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

b) Nicht angewendete neue bzw. geänderte IFRS

MAN hat im Konzernabschluss 2020 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/ Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs- pflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 9, IFRS 7, IFRS 4, IFRS 16 und IAS 39	Reform der Referenzzinssätze – Phase 2	27.08.2020	01.01.2021	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen; Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 4	<i>Versicherungsverträge</i> . Verlängerung der Übergangsphase zu IFRS 9	25.06.2020	01.01.2021	Ja	Keine Auswirkungen
IFRS 3	Änderungen zur Aktualisierung eines Verweises auf das Rahmenkonzept	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 16	<i>Sachanlagen</i> . Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 37	<i>Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen</i> . Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2020 ³	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	<i>Versicherungsverträge</i>	18.05.2017 ²	01.01.2023 ²	Nein	Keine Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten und Verschiebung des Zeitpunkts	23.01.2020; Verschiebung 15.07.2020	01.01.2023	Nein	Keine Auswirkungen

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der MAN Gruppe

² Am 25. Juni 2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 17 veröffentlicht, die zusammen mit dem ursprünglichen Standard am 01. Januar 2023 in Kraft treten sollen.

³ Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1, IFRS 9 und IAS 41).

Reform der Referenzzinssätze – Phase 2

Durch die Reform der Referenzzinssätze – Phase 2 werden IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4, und IFRS 16 geändert. Die Änderung ist auf Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen; eine vorzeitige Anwendung ist jedoch zulässig. Als Folge der Finanzmarktkrise räumten die Regulierungsbehörden der Reform der Referenzzinssätze (IBOR-Reform) und der damit einhergehenden Erneuerung von Referenzzinssätzen wie dem USD LIBOR und dem GBP LIBOR höchste Priorität ein. Um bestehende Verträge und Vereinbarungen, die sich auf einen relevanten Referenzzinssatz beziehen, auf alternative Re-

ferenzzinssätze umzustellen und dabei eine ökonomische Gleichwertigkeit sicherzustellen, sind Anpassungen notwendig.

MAN hat ein Projekt zur Durchführung der IBOR-Reform eingerichtet. Durch das Projekt werden die erforderlichen Änderungen an Systemen, Prozessen, Risiko- und Bewertungsmodellen koordiniert sowie die Auswirkungen auf die Rechnungslegung überwacht. Gleichzeitig verfolgt und beteiligt sich MAN kontinuierlich an Diskussionen mit externen Interessensgruppen, um sich weiter auf einen reibungslosen Übergang der Referenzzinssätze vorzubereiten.

Durch die IBOR-Reform wird MAN keinen neuen finanziellen Risiken ausgesetzt. Die Auswirkungen der IBOR-Reform auf den Konzernabschluss werden voraussichtlich nicht wesentlich sein.

4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

a) Immaterielle Vermögenswerte

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

Haben die Immateriellen Vermögenswerte eine bestimmbare Nutzungsdauer, werden sie über den Zeitraum ihrer Nutzung innerhalb der Funktionskosten linear abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer beträgt für Software überwiegend drei bis fünf Jahre. Bei Lizenzen und ähnlichen Rechten erfolgt die Abschreibung entsprechend den vertraglichen Nutzungsdauern. Ist keine Nutzungsdauer bestimmbar, erfolgt keine planmäßige Abschreibung. Stattdessen werden die Immateriellen Vermögenswerte mindestens einmal jährlich einem Wertminderungstest unterzogen, ggf. wird eine Wertminderung vorgenommen.

Die Aufwendungen für die Entwicklung neuer Produkte und Baureihen werden aktiviert, wenn die Produkte bzw. Baureihen technisch und wirtschaftlich realisierbar sind, für eine eigene Nutzung oder die Vermarktung vorgesehen sind, die Aufwendungen zuverlässig bewertbar sind

und ausreichende Ressourcen zur Fertigstellung des Entwicklungsprojekts zur Verfügung stehen. Entwicklungsaufwendungen, welche mindestens eines der Aktivierungskriterien nicht erfüllen, sowie alle Forschungsaufwendungen werden sofort ergebniswirksam erfasst. Ab dem Zeitpunkt der Markteinführung werden die aktivierten Entwicklungskosten abgeschrieben. Die Abschreibung erfolgt linear über einen Zeitraum zwischen fünf und zehn Jahren. Solange ein Entwicklungsprojekt nicht abgeschlossen ist, erfolgt mindestens einmal jährlich eine Überprüfung der Werthaltigkeit der aufgelaufenen aktivierten Beträge.

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

b) Sachanlagen

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

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

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

zwölf Jahre), Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (drei bis 15 Jahre).

c) Leasingverhältnisse

IFRS 16 definiert ein Leasingverhältnis als einen Vertrag – oder den Teil eines Vertrags – mit dem ein Leasinggeber einem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen ein Entgelt gewährt.

MAN ALS LEASINGNEHMER

Tritt die MAN Gruppe als Leasingnehmer auf, erfasst sie in ihrer Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit.

Anwendererleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die die MAN Gruppe in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5 000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Die temporären Erleichterungen für Leasingnehmer zur Abbildung von Mietzugeständnissen, die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie durch den IASB gewährt werden, nimmt die MAN Gruppe nicht in Anspruch.

Nutzungsrechte

Das Nutzungsrecht wird grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich aller, bei oder vor der Bereitstellung geleisteter Leasingzahlungen, abzüglich aller etwaigen erhaltenen Leasinganreize, unter Berücksichtigung anfänglicher direkter Kosten sowie Kosten, die dem Leasingnehmer bei Demontage und Beseitigung, Wiederherstellung oder Rückversetzung entstehen, bewertet. Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses, oder, sofern die Nutzungsdauer kürzer ist, über diesen Zeitraum, abgeschrieben.

Wenn das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die MAN Gruppe übergeht, wird das Nutzungsrecht vom

Bereitstellungsdatum bis zum Ende der Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben.

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrunde liegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im Eigentum der MAN Gruppe stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag in dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und im Rahmen des nach den Regelungen des IAS 36 Wertminderung von Vermögenswerten durchgeführten Wertminderungstests für Sachanlagen berücksichtigt.

Leasingverbindlichkeiten

Die Leasingverbindlichkeit wird mit den, dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz abgezinsten, ausstehenden Leasingzahlungen bemessen. Sofern sich der dem Leasingverhältnis zugrunde liegende Zinssatz nicht ohne Weiteres ermitteln lässt, wird der Grenzfremdkapitalzinssatz des Leasingnehmers zur Abzinsung herangezogen. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben. Der Ausweis der Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis und innerhalb der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Bestimmung der Leasinglaufzeiten werden alle maßgeblichen Fakten und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung bzw. Nichtausübung der Option geben, berücksichtigt. Optionale Zeiträume werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit berücksichtigt, sofern die Ausübung bzw. Nichtausübung der Option hinreichend sicher ist.

MAN ALS LEASINGGEBER

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasingverhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit den am Eigentum des Leasinggegenstands verbundenen Chancen und Risiken.

Klassifizierung und Bilanzierung von Leasingverhältnissen

Bei einem Operating-Leasingverhältnis liegen die wesentlichen Chancen und Risiken bei der MAN Gruppe. Der Leasinggegenstand wird zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten innerhalb der Vermieteten Vermögenswerte der MAN Gruppe bilanziert; die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden linear oder auf einer anderen systematischen Basis als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Änderungen eines Operating-Leasingverhältnisses werden als neues Leasingverhältnis bilanziert.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus den Vermieteten Vermögenswerten der MAN Gruppe ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert. In der Folge mindern die in der Berichtsperiode erhaltenen Leasingzahlungen den Kapitalbetrag als auch den nicht realisierten Finanzertrag. Der Nettoinvestitionswert entspricht den dem Leasinggeber zustehenden Leasingzahlungen und jedem, dem Leasinggeber zufallenden, nicht garantierten Restwert, abgezinst mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz. Unter Leasingzahlungen fallen feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu zahlender Leasinganreize, bestimmte variable Leasingzahlungen, etwaige Restwertgarantien, die der Leasinggeber erhält, der Ausübungspreis einer Kaufoption, sofern davon ausgegangen werden kann, dass diese ausgeübt wird, sowie Strafzahlungen für eine Kündigung des Leasingverhältnisses.

Ausfallrisiken aus Leasingforderungen werden im Rahmen von IFRS 9 berücksichtigt.

Vermietete Vermögenswerte

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden neben vermieteten Fahrzeugen auch Fahrzeuge ausgewiesen, die mit einer Rückkaufverpflichtung versehen sind (im Folgenden auch „Vermietete Erzeugnisse“), soweit die MAN Gruppe die mit den vermieteten Erzeugnissen verbundene Verfügungsmacht sowie die zugehörigen Chancen und Risiken zurückbehält. Fahrzeuge mit Rückkaufverpflichtung werden im Falle von Operating-Leasingverhältnissen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit

auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Änderungen des kalkulierten Restwerts werden durch Anpassung der zukünftigen Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen erfasst.

Außerdem werden in den Vermieteten Vermögenswerten Grundstücke und Gebäude, die der Erzielung von Mieterträgen dienen (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien), ausgewiesen. Diese werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen bilanziert. Sofern es sich nicht um Grundstücke handelt, werden sie linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Grundlage für die Ermittlung des Fair Values sind interne Berechnungen oder durch Dritte (Sachverständige) erstellte Gutachten (auf Basis anerkannter Bewertungsmethoden). Diese können unter Anpassung der sich verändernden Variablen in Folgejahren wiederverwendet werden. Der Ertragswert wird auf Basis des Mietertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer, Verwaltungs- und Instandhaltungskosten sowie eines gewerbeimmobilienspezifischen Multiplikators ermittelt.

d) Vorräte

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

e) Finanzinstrumente

ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Originäre Finanzinstrumente beinhalten hauptsächlich Finanzbeteiligungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Flüssige Mittel bestehend aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen. Die Flüssigen Mittel enthalten die Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzinvestitionen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Auch die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Finanzinstrumente im Anwendungsbereich des IFRS 9. Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, d. h. zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Die MAN SE betreibt ein zentrales Cash-Management, an das bis Anfang Oktober 2020 auch die früher zur MAN Gruppe gehörigen Gesellschaften des Power-Engineering-Geschäfts angeschlossen waren. Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen werden täglich durch die MAN SE geschlossen. Darüber hinaus wird überschüssige Liquidität der MAN Gruppe auf Ebene der TRATON SE verwaltet. Forderungen, die aus dem Cash Pooling bestehen, werden unter den Flüssigen Mitteln ausgewiesen, die Verbindlichkeiten unter den Finanzverbindlichkeiten. Darüber hinaus nutzen einzelne Gesellschaften der MAN Gruppe Reverse Factoring. Der bilanzseitige Ausweis erfolgt weiterhin unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da sich die Vertragskonditionen der Verbindlichkeiten nicht wesentlich ändern. Korrespondierend damit wird der Zahlungsmittelabfluss im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

BEWERTUNG BEIM ERSTMALIGEN ANSATZ VON FINANZINSTRUMENTEN

Originäre finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu Anschaffungskosten angesetzt. Diese entsprechen grundsätzlich dem zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden Fair Value zu-/abzüglich Transaktionskosten. Davon ausgenommen sind Finanzinstrumente, die erfolgswirksam zum Fair Value angesetzt werden. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die keine signifikante Finanzierungskomponente beinhalten, werden beim erstmaligen Ansatz mit ihrem Transaktionspreis bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Brutto-Buchwert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt von der MAN Gruppe rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, diese auch vorzunehmen.

KLASSIFIZIERUNG UND FOLGEBEWERTUNG VON FINANZINSTRUMENTEN

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

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

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

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden erfolgsneutral zum Fair Value bewertet:

- der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, das sowohl die Vereinnahmung vertraglich vereinbarter Cashflows als auch den Verkauf finanzieller Vermögenswerte vorsieht, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Die MAN Gruppe hat das Wahlrecht des IFRS 9 ausgeübt, Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, erfolgsneutral zum Fair Value (ohne Recycling) zu erfassen, da für die MAN Gruppe eine erfolgswirksame Erfassung der Gewinne und Verluste zum Fair Value bei diesen Instrumenten keine Aussage über die Leistung des Unternehmens liefert. Standardmäßig werden alle anderen finanziellen Vermögenswerte als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden in die folgenden Kategorien eingeordnet:

- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; nur zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Innerhalb der MAN Gruppe wird diese Anforderung nur durch derivative Finanzinstrumente erfüllt, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Standardmäßig werden alle anderen finanziellen Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Grundsätzlich wendet die MAN Gruppe die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte bzw. finanzielle Verbindlichkeiten nicht an.

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

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen,
- zu- oder abzüglich der kumulierten Amortisation einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, die mittels der Effektivzinsmethode verteilt wird,
- und der bei finanziellen Vermögenswerten um etwaige Risikovorsorgen bereinigt wird.

Wenn vertragliche Zahlungsströme eines finanziellen Vermögenswerts neu verhandelt oder geändert werden (z.B. Veränderungen des Zeitpunkts und / oder der Höhe der Zahlungsströme) und diese Änderung zu einer signifikanten Modifikation führt, wird der finanzielle Vermögenswert ausgebucht und ein neuer Vermögenswert wird entsprechend der angepassten Cashflows und des angepassten effektiven Zinssatzes eingebucht. Wenn Änderungen der vertraglichen Zahlungsströme nicht zu einer signifikanten Modifikation führen, wird der finanzielle Vermögenswert nicht ausgebucht. Stattdessen wird der Bruttobuchwert unter Verwendung des ursprünglichen Effektivzinssatzes neu berechnet und ein Modifikationsgewinn oder -verlust wird erfolgswirksam erfasst. Die Überwachung inwiefern sich das Ausfallrisiko durch die Vornahme der Modifikation verändert, obliegt dabei der jeweiligen Einzelgesellschaft und spiegelt sich in den Ausfallrisiko-Rating-Klassen wider. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 umfasst Finanzinstrumente, die keinem Ausfallrisiko unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 umfasst Finanzinstrumente, die einem intensiven Kreditmanagement unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 umfasst wertgeminderte Finanzinstrumente.

WERTMINDERUNG VON FINANZIELLEN UND VERTRAGLICHEN VERMÖGENSWERTEN

Die MAN Gruppe setzt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, Leasingforderungen und vertragliche Vermögenswerte immer den über die Laufzeit erwarteten Kreditverlust (expected credit loss, ECL) an (im Folgenden auch „Vereinfachter Ansatz“). Für Forderungen

aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte wird der über die Laufzeit erwartete Kreditverlust mittels einer Wertberichtigungstabelle geschätzt, sofern keine objektiven Hinweise auf eine individuelle Wertminderung vorliegen. Die Wertberichtigungstabelle basiert auf den historischen Erfahrungen des Konzerns über Zahlungsausfälle, bereinigt um schulderspezifische Faktoren, allgemeine wirtschaftliche Faktoren und einer Einschätzung sowohl aktueller als auch der erwarteten Entwicklungen der Einflussfaktoren zum Stichtag, darunter auch dem Zeitwert des Geldes. Die Wertberichtigungsquoten hängen von der Anzahl der Tage ab, die eine Forderung überfällig ist:

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

Zur Berücksichtigung eines erwarteten Anstiegs der Zahlungsausfälle im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie wurden die Wertberichtigungsquoten, mittels derer die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geschätzt werden, zum 31. Dezember 2020 um 20% erhöht. Im Vorjahr wurde keine Erhöhung vorgenommen.

Für andere Finanzinstrumente setzt die MAN Gruppe den ECL über die Laufzeit an, wenn es seit der erstmaligen Erfassung eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos gab (im Folgenden auch „Allgemeiner Ansatz“). Wenn das Ausfallrisiko des Finanzinstruments hingegen seit der erstmaligen Erfassung nicht signifikant zugenommen hat, wird eine Wertberichtigung für dieses Finanzinstrument zu einem Wert vorgenommen, der dem zwölfmonatigen ECL entspricht. Sofern die internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme nicht früher auf einen signifikanten Anstieg des Ausfallrisikos hindeuten, besteht die widerlegbare Vermutung innerhalb der MAN Gruppe, dass ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Finanzinstrumente werden einer der drei Kreditausfallstufen zugeordnet:

- Stufe 1: Finanzinstrumente bei erstmaliger Erfassung und ohne signifikante Veränderung des Ausfallrisikos
- Stufe 2: Signifikante Veränderung des Ausfallrisikos seit Zugang des Instruments, basierend auf der erwarteten Laufzeit des zugrunde liegenden Vertrags
- Stufe 3: Finanzinstrumente mit beeinträchtigter Bonität

Die Zuordnung zu einer Stufe wird in jedem Berichtszeitraum neu überprüft. Ein finanzieller Vermögenswert ist in seiner Bonität beeinträchtigt, wenn ein oder mehrere Ereignisse eingetreten sind, die sich nachteilig auf die zukünftig erwarteten Cashflows auswirken. Diese Ereignisse umfassen Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen. Die Höhe der erwarteten Kreditverluste beruht auf der Ausfallwahrscheinlichkeit, der Ausfallverlustquote und der Kredithöhe zum Zeitpunkt des Ausfalls. Wenn es basierend auf den internen Risiko- und Kontrollsystemen keinen Grund für die Annahme gibt, dass es bereits früher zu einem Ausfall kommt, besteht innerhalb der MAN Gruppe die widerlegbare Vermutung, dass ein Ausfall vorliegt, wenn die Zahlungen mehr als 90 Tage überfällig sind. Eine Ausbuchung wird immer dann vorgenommen, wenn keine begründeten Erwartungen mehr bestehen, dass der finanzielle Vermögenswert einbringlich ist.

Für finanzielle Vermögenswerte wird der erwartete Kreditverlust als die Differenz zwischen sämtlichen vertraglich vereinbarten Cashflows, die gemäß Vertragsbedingungen an die MAN Gruppe zu zahlen sind, und sämtlichen Cashflows, die der Konzern erwartet zu erhalten, ermittelt. Diese Differenz wird mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontiert. Bei Leasingforderungen stimmen die zur Bestimmung des erwarteten Kreditverlusts eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätze mit den bei der Messung der Leasingforderung eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätzen gemäß IFRS 16 überein.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Die MAN Gruppe ist im Rahmen ihres operativen Geschäfts verschiedenen Finanzrisiken ausgesetzt. Zur Absicherung von Wechselkursrisiken, Zinsänderungsrisiken und Rohstoffpreisrisiken verwendet die MAN Gruppe entsprechende derivative Finanzinstrumente wie Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag zum Fair Value bilanziert. Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgt grundsätzlich zum Handelstag.

Die Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus der Fair-Value-Bewertung ist abhängig von der Designation des derivativen Finanzinstruments. Derivate, die nicht den Kriterien des IFRS 9 für Hedge Accounting genügen, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet (im Weiteren auch als „Derivate außerhalb von Sicherungsbeziehungen“ bezeichnet). Diese Gewinne und Verluste aus der Bewertung und Realisierung werden in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Risiko und Sachverhalt im sonstigen betrieblichen Ertrag/Aufwand oder im Finanzergebnis erfasst.

Voraussetzung für die Anwendung von Hedge Accounting ist, dass die Sicherungsbeziehung zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument klar dokumentiert ist und dass zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, der nicht durch den Einfluss des Kreditrisikos dominiert wird. Die Sicherungsinstrumente werden vom gleichen Risiko beeinflusst wie die Grundgeschäfte, nämlich dem Wechselkursrisiko. In jeder Sicherungsbeziehung, für die Hedge Accounting angewendet wird, entspricht der designierte Betrag des gesicherten Grundgeschäfts dem Volumen des Sicherungsinstruments. Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente zum Fair Value. Gewinne oder Verluste aus der Neubewertung des effektiven, designierten Teils des Derivats werden in der Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten in dem Posten „Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)“ ergebnisneutral erfasst. Bei Nicht-Designierung des Terminelements und des Währungsbasis-Spreads erfolgt die Erfassung der daraus resultierenden Gewinne und Verluste ebenfalls ergebnisneutral in der Rücklage für nicht

realisierte Gewinne/Verluste in dem Posten „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“. Diese Beträge werden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert, sobald die abgesicherten zukünftigen Zahlungsmittelflüsse ergebniswirksam werden. Sowohl die Umgliederung der Beträge die unter dem Posten „Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)“ als auch unter dem Posten „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“ erfasst wurden, werden in dem Posten, dem das Grundgeschäft zugeordnet ist, erfasst. Resultiert aus einem Cashflow Hedge der spätere Ansatz eines nicht finanziellen Vermögenswerts, werden die Beträge der Posten „Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)“ und „Kosten der Sicherungsmaßnahmen“ in die erstmaligen Anschaffungskosten des nicht finanziellen Vermögenswerts einbezogen; dies stellt keinen Umgliederungsbetrag dar. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedges wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Gelegentlich werden Sicherungsbeziehungen prolongiert. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass im Rahmen der Absicherung von hochwahrscheinlichen, erwarteten Zahlungsströmen der genaue Zeitpunkt der Realisation der Zahlungsströme nicht vorhersehbar ist. Eine Prolongation wird nur vorgenommen, sofern das Eintreten der zukünftigen Zahlungsströme weiterhin hochwahrscheinlich ist. In solchen Fällen wird die Sicherungsbeziehung nicht beendet; Wertänderungen des Derivats werden weiterhin ergebnisneutral erfasst und bei Realisation des Grundgeschäfts in den Gewinn oder Verlust umgebucht.

Der Konzern wendet derzeit kein Fair-Value-Hedge-Accounting an.

f) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsverpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen („defined benefit obligation“) auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet und auf ihren Barwert abgezinst. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten berücksichtigt.

Die Pensionsrückstellungen sind um den Fair Value des zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen bestehenden Planvermögens vermindert. Soweit das Planvermögen die Verpflichtung übersteigt, wird dieser Überhang nur insoweit als Vermögenswert angesetzt, als hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge resultiert.

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

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

Zahlungen für beitragsorientierte Pläne werden ergebniswirksam innerhalb der Funktionskosten erfasst.

g) Sonstige Rückstellungen

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

Die Bilanzierung der Rückstellungen wird regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten

Umständen angepasst. Resultiert aus einer geänderten Einschätzung eine Reduzierung des Verpflichtungsumfangs, wird die Rückstellung anteilig aufgelöst und der Ertrag in dem Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem die Rückstellung ursprünglich gebildet wurde.

Rückstellungen für Gewährleistungen, die dem Kunden zusichern, dass das verkaufte Produkt mit den vereinbarten Spezifikationen übereinstimmt, werden zum Zeitpunkt des Verkaufs der betreffenden Erzeugnisse oder der Erbringung der entsprechenden Dienstleistung gebildet. Die Bewertung basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten. Für bekannte Schäden werden darüber hinaus Einzelrückstellungen gebildet. Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen werden gebildet, soweit ein detaillierter, formaler Restrukturierungsplan erstellt und dieser den betroffenen Parteien mitgeteilt worden ist. Rückstellungen für ausstehende Kosten und für übrige Verpflichtungen sind auf der Basis ihres wahrscheinlichen Eintritts bewertet, in der Regel in Höhe voraussichtlich noch anfallender Kosten. Rückstellungen für drohende Verluste aus belastenden Verträgen werden gebildet, wenn der aus dem Vertrag resultierende erwartete wirtschaftliche Nutzen geringer ist als die zur Vertragserfüllung unvermeidbaren Kosten.

Die Rückstellungen für aktienbasierte Vergütung beinhalten Performance Shares. Die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen werden gemäß IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung als „cash-settled plan“ bilanziert. Für diese in bar zu erfüllenden Vergütungspläne erfolgt die Bewertung während der Laufzeit zum Fair Value. Dieser wird mittels eines anerkannten Optionspreismodell ermittelt. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

h) Eventualverbindlichkeiten

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

i) Umsatzrealisierung

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

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

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

Umsatzerlöse aus Dienstleistungen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei langfristigen Dienstleistungsverträgen werden die Umsatzerlöse linear über die Vertragslaufzeit erfasst oder, sofern die Leistungserbringung nicht linear erfolgt, entsprechend dem Leistungsfortschritt unter Anwendung der Cost-to-Cost-Methode.

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

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

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

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

j) Betriebliche Aufwendungen und Erträge

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

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

k) Ertragsteuern

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Steuern. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen werden Sonstige Rückstellungen passiviert.

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz,

auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt.

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

l) Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche

Zu den zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten und aufgegebenen Geschäftsbereichen zählen einzelne langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sowie direkt mit ihnen in Verbindung stehende Schulden (Veräußerungsgruppe), wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch betriebliche Nutzung realisiert werden sollen.

Langfristige Vermögenswerte, die einzeln oder zusammen in einer Veräußerungsgruppe als „zur Veräußerung bestimmt“ klassifiziert sind, werden in der Bilanz als separate Posten ausgewiesen. Im Anwendungsbereich von IFRS 5 *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche* erfolgt die Bewertung zum niedrigeren Betrag aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten; eine planmäßige Abschreibung wird nicht mehr vorgenommen. Im Falle

einer späteren Erhöhung des Fair Values abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Bei einem aufgegebenen Geschäftsbereich handelt es sich um einen Unternehmensteil, der ein wesentliches Geschäftsfeld der MAN Gruppe darstellt und zur Veräußerung bestimmt ist oder veräußert wurde. Die Vermögenswerte und Schulden von einem aufgegebenen Geschäftsbereich werden bis zum Abschluss des Verkaufs in der Bilanz als „zur Veräußerung bestimmt“ ausgewiesen und mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Das Ergebnis aus dieser Bewertung, die Gewinne und Verluste aus der Veräußerung sowie das Ergebnis aus der laufenden Geschäftstätigkeit des aufgegebenen Geschäftsbereichs werden in der Gewinn- und Verlustrechnung der MAN Gruppe gesondert als „Ergebnis aufgegebener Geschäftsbereiche“ ausgewiesen. Vorjahreswerte werden in der Gewinn- und Verlustrechnung der MAN Gruppe entsprechend angepasst. Aufgegebene Geschäftsbereiche werden in der Kapitalflussrechnung separat ausgewiesen. Auch in diesen Fällen werden Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

Die Eliminierung von Zwischengewinnen zwischen MAN und aufgegebenen Geschäftsbereichen basiert auf der entsprechenden Vereinbarung nach der Veräußerung. Wenn MAN von einer Fortführung der Vereinbarung nach der Veräußerung ausgeht, erfolgt die Eliminierung gegenüber dem aufgegebenen Geschäftsbereich. Wenn MAN die Vereinbarung nach der Veräußerung hingegen nicht fortführen wird, erfolgt die Eliminierung gegenüber dem fortgeführten Geschäftsbereich.

Der Konzernanhang bezieht sich mit Ausnahme der Anmerkung „Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“ im Allgemeinen auf fortgeführte Geschäftsbereiche, sofern dies nicht explizit angegeben wird oder es gemäß IFRS erforderlich ist.

m) Wertminderungen

Wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Buchwerte von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, zu Anschaffungskosten bilanzierten Sonstigen Beteiligungen,

Vermieteten Erzeugnissen oder Sonstigen Forderungen wertgemindert sein könnten, wird ein Wertminderungstest durchgeführt. Für Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmten Nutzungsdauern, noch nicht betriebsbereite Immaterielle Vermögenswerte sowie den Goodwill wird der Wertminderungstest mindestens einmal jährlich durchgeführt. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswerts ermittelt, um den Umfang einer ggf. vorzunehmenden Wertminderung zu bestimmen. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Wert aus dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert. Der Nutzungswert entspricht dem Barwert der erwarteten Cashflows. Als Diskontierungszinssatz wird ein den Marktbedingungen entsprechender Zinssatz vor Steuern verwendet.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugt (zahlungsmittelgenerierende Einheit), bestimmt, welcher der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann. Der Goodwill wird zu Zwecken des Wertminderungstests jeweils der kleinsten goodwilltragenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet. Ist der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts niedriger als der Buchwert, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Wertminderung des Vermögenswerts. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf den Prognosebericht, der Teil des zusammengefassten Lageberichts ist. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Ergibt sich für einen Vermögenswert oder eine zahlungsmittelgenerierende Einheit nach einer vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag, erfolgt eine Wertaufholung maximal bis auf die fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, die sich ohne die Wertminderung ergeben hätten. Die Wertaufholung erfolgt ergebniswirksam. Die Wertaufholung eines zuvor abgeschrieben Goodwills ist nicht zulässig.

n) Vorjahresinformationen

Einzelne Vorjahresdaten sind aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit an die aktuelle Darstellung angepasst worden. Sofern wesentlich, finden sich Details dazu in den jeweiligen Sektionen.

o) Schätzungen und Ermessensspielräume

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfordert bei einigen Sachverhalten einen gewissen Grad von Einschätzungen und Ermessensentscheidungen. Zusätzlich wurden aufgrund der COVID-19-Pandemie und der mit ihr verbundenen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und auch auf die Finanz- und Ertragslage der MAN Gruppe Schätzungen und Beurteilungen für die Erstellung des Konzernabschlusses erforderlich. Die vorgenommenen Schätzungen wurden auf der Basis von Erfahrungswerten und weiteren relevanten Faktoren unter Berücksichtigung der Prämisse der Unternehmensfortführung vorgenommen. Alle Schätzungen und Annahmen werden nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu vermitteln. Bestehende Unsicherheiten werden bei der Wertermittlung angemessen berücksichtigt, dennoch können zukünftige Ereignisse von den Schätzungen abweichen und einen erheblichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Die Einschätzungen und Annahmen werden laufend überprüft.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der relevanten Märkte, die allgemeine Entwicklung von COVID-19 sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, erläutert.

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

Die mindestens einmal jährlich durchgeführte Überprüfung der Goodwills sowie – bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte – von Sachanlagen auf Wertminderungen erfordert u. a. die Prognose von künftigen Cashflows sowie deren Diskontierung. Dabei liegen den Cashflows Progno-

sen zugrunde, die auf vom Management genehmigten Finanzplänen aufbauen, siehe Anmerkung (15). Die Planungen basieren auf vergangenen Erfahrungen und externen Informationsquellen. Im Rahmen der Planung lässt das Management seine mittelfristigen Erwartungen aufgrund von Schätzungen zur Entwicklung des Marktvolumens, der Marktanteile, Kosten- und Preisentwicklung einfließen. Der Planungszeitraum bezieht sich im Allgemeinen auf fünf Jahre. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von 1 % p.a. (1 % p.a.). Die MAN Gruppe geht bei der COVID-19-Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis aus, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird. Dies spiegelt sich in der erwarteten kontinuierlichen Verbesserung der operativen Rendite sowie den zugrunde gelegten Wachstumsraten der Kernmärkte über alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen ein Geschäftswert zugeordnet ist, hinweg wider. Die Planung reflektiert dabei auch im Jahr 2021 noch Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, beinhaltet für die Folgejahre des Planungszeitraums jedoch eine Erholung, insbesondere in Südamerika. Weitere wesentliche Prämissen bilden die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten sowie die Steuersätze. Diese wurden zum 31. Dezember 2020 überprüft und angepasst. Werden Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen, zu Anschaffungskosten bilanzierte Sonstige Beteiligungen, Vermietete Erzeugnisse oder Sonstige Forderungen auf Wertminderungen getestet, ist die Bestimmung des erzielbaren Betrags der Vermögenswerte gleichermaßen mit Schätzungen des Managements verbunden.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungen der Vergangenheit. Kommt es im Rahmen der Überprüfung der Nutzungsdauer zu einer Änderung der Einschätzung, wird die Restnutzungsdauer angepasst und ggf. eine Wertminderung vorgenommen. Die Bewertung der Vermieteten Erzeugnisse hängt zudem vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Laufzeit des Leasingverhältnisses ab. In Abhängigkeit vom Umfang der Ausübung der Rückgaberechte sowie der Entwicklung der Wiederverwertungspreise können die tatsächlich eintretenden Belastungen von den erwarteten Risiken abweichen. Für zusätzliche Informationen siehe Anmerkung (19).

In der MAN Gruppe werden etwa 16 % (17%) der Fahrzeuge mit einer Rückkaufverpflichtung verkauft. Diese Geschäfte werden als Operating Lease bilanziert. Auch Verkäufe, bei denen der Rückkauf nicht von vornherein fest vereinbart ist sondern allein der Kunde über den Rückkauf zum zuvor vereinbarten Preis entscheidet, werden als Operating Lease bilanziert. Aufgrund der Vertragsgestaltung und unserer Erfahrung mit derartigen Verkäufen gehen wir davon aus, dass der Kunde stets von seinem Andienungsrecht Gebrauch macht.

Viele Leasingvereinbarungen weisen Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen auf. Bei der Ermittlung der Laufzeit des Leasingverhältnisses sind derartige Optionen lediglich dann mit einzubeziehen, wenn die Ausübung hinreichend sicher scheint. Bei dieser Beurteilung werden alle Faktoren und Umstände berücksichtigt, wie z.B. die historischen Laufzeiten von Leasingverhältnissen und das Anfallen inkrementeller Kosten.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen aus Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeleitet. Zur Berücksichtigung eines erwarteten Anstiegs der Zahlungsausfälle im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie wurden die Wertberichtigungsquoten, mittels derer die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (expected credit loss, ECL) auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geschätzt werden, zum 31. Dezember 2020 um 20% erhöht. Auch die Ermittlung der Buchwerte von Finanzbeteiligungen, die nicht börsennotiert sind und zum Fair Value angesetzt werden, basiert auf umfangreichen Prognosen und Schätzungen.

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

Die MAN SE und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht MAN je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung erforderlich.

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

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

Infolge der COVID-19-Pandemie haben viele Regierungen wirtschaftliche Hilfspakete herausgegeben, die die Klassifizierungskriterien von IAS 20 Bilanzierung und Darstellung von Zuwendungen der öffentlichen Hand erfüllen. Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden.

5 Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte

a) Aufgegebene Geschäftsbereiche

Der Abschluss des Geschäftsjahres 2019 enthält weitreichende Informationen zur Veräußerung des Geschäftsbereichs Power Engineering (PE-Geschäft), sodass im Abschluss für das Geschäftsjahr 2020 nicht weiter darauf eingegangen wird. Der Kaufpreis belief sich auf 1 978 Mio € und wurde im 1. Halbjahr 2019 beglichen. Die Zahlung ist im Cashflow aus der Investitionstätigkeit unter „Veräußerung von Tochterunternehmen abzüglich flüssiger Mittel“ enthalten. Ebenfalls in 2019 erfolgte eine nachträgliche Kaufpreisanpassung in Höhe von 2 Mio €.

Die Geschäftsberichte der MAN SE für die Geschäftsjahre 2006 bis 2007 und 2009 bis 2017 enthalten ausführliche Informationen im Zusammenhang mit der Veräußerung

der Anteile an der manroland AG, Offenbach am Main (manroland) ehemals MAN Roland Druckmaschinen AG, und der Ferrostaal GmbH, Essen (Ferrostaal), ehemals Ferrostaal AG.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fielen keine Ergebnisse im Zusammenhang mit diesen in Vorjahren als aufgegebenen Geschäftsbereiche klassifizierten Gesellschaften an. Die Nettoergebnisse für das Vorjahr stellen sich wie folgt dar:

Mio €	2019
Aufwendungen und Erträge	41
Ertragsteuern	-
	41

Sie resultieren einerseits aus Versicherungszahlungen über rund 19 Mio € aus dem Vergleich zwischen der MAN SE und D&O-Versicherern im Zusammenhang mit dem Compliance-Fall „Ferrostaal“ und sind in Höhe von 19 Mio € im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit – aufgebene Geschäftsbereiche enthalten.

Andererseits resultieren sie aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 22 Mio € für Garantiefälle und steuerliche und vertragliche Risiken. Darüber hinaus wurden 8 Mio € von den Rückstellungen verbraucht und führten zu einem Mittelabfluss, der im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit in der Kapitalflussrechnung vom 1. Januar 2019 bis 31. Dezember 2019 enthalten ist.

Es fielen keine Ertragsteuern an.

b) Weitere Veräußerungsgruppen

Mit Wirkung zum 28. August 2019 wurde der 49%-Anteil am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (RMMV), eines assoziierten Unternehmens, für einen Kaufpreis von 101 Mio € an die Rheinmetall AG veräußert. Für weitere Informationen wird auf die Anmerkung (17) „Nach der Equity Methode bilanzierte Beteiligungen“ verwiesen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

6 Umsatzerlöse

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

Mio €	MAN Truck & Bus	MAN Latin America	Sonstige	2019
Fahrzeuge	6.768	1.626	-141	8.252
Ersatzteile Nutzfahrzeuggeschäft	1.490	91	-16	1.564
Gebrauchtfahrzeuge	684	3	-	687
Motoren, Aggregate	451	-	-2	449
Buy-Back und Leasinggeschäft	888	-	-	888
Werkstattleistungen	658	8	-1	666
Sonstige Umsatzerlöse	149	10	-3	157
	11.088	1.738	-163	12.663

Mio €	MAN Truck & Bus	MAN Latin America	Sonstige	2020
Fahrzeuge	5.353	1.173	-30	6.496
Ersatzteile Nutzfahrzeuggeschäft	1.392	70	-14	1.449
Gebrauchtfahrzeuge	667	2	0	669
Motoren, Aggregate	575	-	-7	567
Buy-Back und Leasinggeschäft	867	-	-	867
Werkstattleistungen	652	4	0	656
Sonstige Umsatzerlöse	154	-14	-5	134
	9.659	1.235	-57	10.838

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2020 enthalten Erträge aus „operating lease“ in Höhe von 867 Mio € (888 Mio €).

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen u.a. Umsätze aus produktbezogenen Lizenzen. Bei MAN Latin America wirkten Aufwendungen aus Sicherungen negativ auf die Umsatzzahlen.

Die 2020 ausgewiesenen Umsatzerlöse, die zu Beginn des Berichtszeitraums in den Vertragsverbindlichkeiten (Anmerkung 29) enthalten waren, beliefen sich auf 498 Mio € (440 Mio €).

Umsatzerlöse in Höhe von 1 Mio € (7 Mio €) resultieren aus in früheren Perioden erfüllten Leistungsverpflichtungen. Dies betrifft im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen für Kundenboni.

a) Informationen über die Leistungsverpflichtungen der Gruppe

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

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

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

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

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

b) Allokation des Transaktionspreises auf die verbleibenden Leistungsverpflichtungen

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

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsatzrealisierung		
Innerhalb eines Jahres	3.294	3.216
1-5 Jahre	325	308
In mehr als fünf Jahren	7	7
	3.626	3.531

7 Sonstige betriebliche Erträge

Mio €	2020	2019
Erträge aus Wechselkursveränderungen	167	66
Erträge aus sonstigen Sicherungen	41	10
Erträge aus Weiterberechnungen	30	39
Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Verbindlichkeiten	15	46
Erträge aus Anlageabgängen und Zuschreibungen	9	5
Erträge aus Miet- und Pachteinahmen	4	4
Übrige Erträge	73	176
	340	346

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Der Anstieg

der Erträge aus Wechselkursveränderungen im Geschäftsjahr 2020 ergab sich im Wesentlichen durch die Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro und USD sowie durch Währungsschwankungen diverser Währungen aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.

Die Erträge aus sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Der Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen war getrieben durch die im Vorjahr aufgelösten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 13 Mio €, die auf das Segment MAN Latin America entfielen.

Die Übrigen Erträge enthalten Erträge aus Lizenzeinnahmen von MAN Energy Solutions in Höhe von 25 Mio € (24 Mio €). Im Vorjahr waren Erträge aus der Wertaufholung von Forderungen aus Verkehrssteuern in Höhe von 65 Mio € aus der brasilianischen zahlungsmittelgenerierenden Einheit MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. enthalten, welche dem Segment MAN Latin America zugeordnet ist. Die Wertaufholung resultierte aus dem Entfall des Wertminderungsbedarfs durch eine aus der Planung abgeleitete höhere Verrechenbarkeit dieser Verkehrsteuer.

Darüber hinaus sind in den Übrigen Erträgen Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 2 Mio € (3 Mio €) für angefallene Aufwendungen erfasst.

8 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio €	2020	2019
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	172	65
Aufwendungen aus Prozess- und Rechtsrisiken	72	91
Aufwendungen aus sonstigen Sicherungen	47	27
Verluste aus Anlageabgängen	5	3
Übrige Aufwendungen	172	106
	468	292

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

Die Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen stiegen im Geschäftsjahr 2020 bedingt durch die Wechselkursschwankungen des polnischen Zloty gegenüber dem Euro und USD und weiterer Währungen aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Die Effekte aus Änderungen von Wechselkursen hoben sich innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses weitestgehend auf.

Die Aufwendungen für Prozessrisiken beziehen sich im Wesentlichen auf Aufwendungen aus dem Kartellverfahren, das von der EU-Kommission gegen europäische Lkw-Hersteller, darunter MAN, eingeleitet wurde.

Die Aufwendungen aus sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Darunter fallen auch Aufwendungen aus der erfolgswirksamen Umgliederung aus der Rücklage für Cashflow Hedges in Höhe von 9 Mio €, da die ursprünglich geplanten Fremdwährungstransaktionen nicht mehr als wahrscheinlich angesehen wurden.

In den Übrigen Aufwendungen sind neben Aufwendungen für sonstige Personalkosten auch Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Motorenprojekt zwischen MAN Truck & Bus und Navistar enthalten (siehe Anmerkung „Immaterielle Vermögenswerte“).

9 Zinsergebnis

Mio €	2020	2019
Zinsen und ähnliche Erträge	24	45
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-66	-100
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	-16	-19
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-8	-10
Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes von Verbindlichkeiten und Sonstigen Rückstellungen	-1	-8
	-66	-92

Der Rückgang der Zinserträge resultiert hauptsächlich aus dem niedrigeren Zinsniveau in Brasilien und der starken Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten. Diese reduzierten sich um 34 Mio €, da MAN Latin America beim Zinsaufwand von günstigeren Zinssätzen und der starken Abwertung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro profitierte.

Die Zinserträge und -aufwendungen beinhalten realisierte Erträge bzw. Aufwendungen aus Zinsderivaten auf Positionen der Nettoliquidität.

10 Übriges Finanzergebnis

Mio €	2020	2019
Sonstige Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen	1	252
Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	1	0
Realisierte Fremdwährungserträge und -aufwendungen	-76	-23
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten	-116	0
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting	178	16
	-12	245

Die Sonstigen Erträge aus Beteiligungen im Vorjahr enthalten Dividendenerträge aus der Beteiligung an Scania in Höhe von 185 Mio €. Ferner ist hier im Jahr 2019 die Wertaufholung auf die Beteiligung an der RMMV in Höhe von 67 Mio € (siehe Anmerkung „Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen“) enthalten.

Die Fair Value Änderungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting gleichen die Währungsumrechnungseffekte auf die Nettoverschuldung in den beiden Zeilen darüber im Wesentlichen aus.

11 Ertragsteuern

Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich wie folgt auf:

Mio €	2020	2019
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	75	-73
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	45	66
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	120	-7
davon periodenfremde Aufwendungen (+)/Erträge (-)	11	-82
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	-270	46
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	7	-1
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-)	-263	45
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-144	38

Der für das abgelaufene Geschäftsjahr 2020 erwartete Steueraufwand ergibt sich aus der Anwendung des für den Veranlagungszeitraum 2020 gültigen Inlandsteuersatzes von 31,94 % (31,73 %) auf das Ergebnis vor Steuern. Der Steuersatz berücksichtigt die Gewerbesteuer (16,11 %), die Körperschaftsteuer (15,0 %) und den Solidaritätszuschlag (5,5 % der Körperschaftsteuer). Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis der MAN SE ein Steuersatz in Höhe von 31,9 % (31,73 %) angewendet. Die angewendeten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 34,1 %. Aus Steuersatzänderungen im Ausland ergaben sich im Geschäftsjahr 2020 (wie im Vorjahr) keine wesentlichen Auswirkungen auf den Gesamtsteueraufwand. Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2020 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 17 Mio € (7 Mio €). Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus

früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 15 Mio € (0 Mio €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 2 Mio € (0 Mio €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Bei inländischen Gesellschaften sind aktive latente Steuern auf Verlustvorträge für Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer in Höhe von 0 Mio € (0 Mio €) angesetzt. Bei ausländischen Gesellschaften sind für deren landesrechtliche Steuern latente Steuern von 21 Mio € (19 Mio €) aktiviert. Für Gesellschaften, die im Vorjahr oder in der laufenden Periode ein negatives steuerliches Ergebnis erzielt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 89 Mio € (178 Mio €) aktiviert, da die Realisierung dieses Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung erwartet wird. Zum 31. Dezember 2020 werden für bestehende steuerliche Verlustvorträge von 1 597 Mio € (1 639 Mio €) sowie temporäre Differenzen in Höhe von 0 Mio € (0 Mio €) aufgrund geringer Realisationsmöglichkeiten keine aktiven latenten Steuern angesetzt. Verlustvorträge in Höhe von 324 Mio € (41 Mio €), für die keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, unterliegen einer zeitlich begrenzten Nutzbarkeit. Die diesbezüglichen Verfallsdaten erstrecken sich auf den Zeitraum von 2021 bis 2037. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 9 Mio € (11 Mio €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 8 Mio € (3 Mio €).

Latente Steuern auf thesaurierte Gewinne ausländischer Tochtergesellschaften in Höhe von 1 880 Mio € (2 408 Mio €) werden nicht gebildet, da diese Gewinne weitgehend in den Unternehmen eingesetzt werden sollen. Ausschüttungen würden in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen.

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand:

Mio €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	-576	710
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+/-ertrag (-) (Steuersatz 31,9%; Vorjahr 31,7%))	-184	225
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-4	-26
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-46	-145
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	30	21
Effekte aus Verlustvorträgen und Tax Credits	24	12
Periodenfremde Steuern und Steuerrisiken	25	-82
Effekte aus Steuersatzänderungen	1	1
Nicht anrechenbare Quellensteuer	-	6
Sonstige Steuereffekte	10	25
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+/-ertrag (-))	-144	38
Effektiver Steuersatz in %	25,0	5,3

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

Mio €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögenswerte	1	1	427	487
Sachanlagen und Vermietete Erzeugnisse	10	10	1.059	1.021
Langfristige Finanzanlagen	0	1	28	19
Vorräte	21	16	31	19
Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	73	38	35	35
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	259	243	-	0
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	1.399	1.415	175	96
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-9	-5	-	-
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	1.754	1.719	1.756	1.677
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	21	19	-	-
Tax Credits nach Wertberichtigungen	12	9	-	-
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	1.788	1.747	1.756	1.677
davon langfristig	1.280	1.268	1.518	1.531
Saldierung	-1.617	-1.534	-1.617	-1.534
Konsolidierung	515	208	4	8
Bilanzansatz	686	420	143	151

Die aktiven latenten Steuern sind im Vergleich zum Vorjahr um 266 Mio € gestiegen, was im Wesentlichen durch die steuerlichen Folgen eines Verkaufs von Markenrechten innerhalb der MAN Gruppe begründet ist.

12 Ergebnis je Aktie

Mio € (wenn nicht anders angegeben)	2020	2019
Ergebnis nach Steuern (Anteil der Aktionäre der MAN SE)	-432	712
darin Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche	-	39
Ergebnis der fortgeführten Geschäftsbereiche (Anteil der Aktionäre der MAN SE)	-432	672
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt, in Mio Stück)	147,0	147,0
Ergebnis je Aktie der fortgeführten Bereiche in €	-2,94	4,57
Ergebnis je Aktie der nicht fortgeführten Bereiche in €	-	0,27
Gesamt in €	-2,94	4,84

Das Ergebnis je Aktie ist aus dem Konzernergebnis nach Steuern der fortgeführten Geschäftsbereiche und der Zahl der im Jahresdurchschnitt in Umlauf befindlichen Aktien ermittelt. Dabei sind sowohl die Stammaktien als auch die Vorzugsaktien berücksichtigt, da beide Aktientypen bezüglich ihrer Ergebnisanteile 2020 wie im Vorjahr gleichberechtigt sind.

13 Sonstige Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Viele Regierungen haben als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie Kurzarbeitsprogramme und vergleichbare Maßnahmen zur Weiterbeschäftigung der Mitarbeiter aufgelegt. Gestützt auch von diesen Programmen ist der Personalaufwand im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunken, während die Anzahl der Mitarbeiter in der MAN Gruppe leicht gestiegen ist.

Personalaufwand

Mio €	2020	2019
Löhne und Gehälter	1.882	2.083
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	426	477
	2.308	2.560

Die Aufwendungen für Altersversorgung beliefen sich auf 61 Mio € (62 Mio €).

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand, die im Personalaufwand enthalten sind, beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 38 Mio € und wurden als Abzug von den damit verbundenen Aufwendungen ausgewiesen. Sie stammen im Wesentlichen aus staatlichen Programmen zur Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge während der Kurzarbeit in Deutschland und Österreich im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Es gibt keine unerfüllten Bedingungen oder andere Erfolgsunsicherheiten, die mit diesen Zuwendungen verbunden sind. Im Vergleichszeitraum wurden keine wesentlichen erfolgsbezogenen Zuwendungen der öffentlichen Hand im Personalaufwand erfasst.

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte

Mitarbeiter der fortgeführten Bereiche

	2020	2019
Leistungslöhner	18.702	17.805
Indirekter Bereich	18.548	18.619
	37.250	36.424
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	503	539
Auszubildende	2.563	2.537
	39.813	38.961

14 Gesamtvergütung für die Tätigkeit des Abschlussprüfers

Die nachfolgende Tabelle enthält im Geschäftsjahr die berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München (E&Y), sowie für Gesellschaften des internationalen E&Y-Netzwerks, und im Vorjahr die Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München (PwC), sowie für Gesellschaften des internationalen PwC-Netzwerks.

Mio €	2020	2019
Abschlussprüfung	2,3	2,7
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,1
Steuerberatungsleistungen	0,8	0,0
Sonstige Leistungen	0,1	0,1
	3,3	2,9

Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr durch PwC und den Gesellschaften des internationalen PwC-Netzwerkes für den Review von Berichtspaketen des 1. Quartals 2020 Honorare in Höhe von 0,1 Mio € berechnet.

Die im Geschäftsjahr berechneten Honorare für Tätigkeiten des Abschlussprüfers E&Y (Vorjahr PwC) und der jeweiligen verbundenen deutschen Unternehmen beliefen sich auf insgesamt 2,0 Mio € (1,4 Mio €). Davon sind der Abschlussprüfung 1,0 Mio € (1,2 Mio €) und den anderen Bestätigungsleistungen 0,0 Mio € (0,1 Mio €) zuzuordnen. Die Steuerberatungsleistungen betrafen die lohnsteuerliche Betreuung für ins Ausland entsandte Mitarbeiter, die im Geschäftsjahr letztmalig durch E&Y erfolgte. Im Vorjahr wurden keine Steuerberatungsleistungen vom Abschlussprüfer PwC und den verbundenen deutschen Unternehmen erbracht. Die Sonstigen Leistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 0,1 Mio € (0,1 Mio €).

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2020 auf die Prüfung des Konzernabschlusses der MAN SE und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen und Sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nur in geringem Umfang erbracht.

Erläuterungen zur Bilanz

15 Immaterielle Vermögenswerte

Mio €	Lizenzen, Software, ähnliche Rechte sowie Kunden- beziehungen, Markennamen und sonstige Werte	Aktiviere Entwicklungskosten	Geschäftswerte	Immaterielle Vermögenswerte
Bruttobuchwert am 1. Januar 2019	616	2.189	651	3.456
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-442	-976	-68	-1.485
Stand am 1. Januar 2019	174	1.213	583	1.970
Veränderung Konsolidierungskreis/Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Zugänge	8	298	-	306
Umbuchungen	8	-3	-	6
Abgänge	-1	0	-	-1
Abschreibungen	-31	-125	-	-156
Wertminderungen	-	-	-	-
Währungsanpassung	-2	-4	-4	-10
Stand am 31. Dezember 2019	157	1.379	579	2.115
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2019	606	2.474	647	3.727
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-449	-1.095	-68	-1.612
Stand am 1. Januar 2020	157	1.379	579	2.115
Veränderung Konsolidierungskreis/Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Zugänge	10	162	-	172
Umbuchungen	5	0	-	5
Abgänge	-4	0	-	-4
Abschreibungen	-26	-165	-	-191
Wertminderungen	-	-31	-	-31
Währungsanpassung	-37	-81	-82	-200
Stand am 31. Dezember 2020	105	1.265	497	1.867
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2020	478	2.534	565	3.577
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-373	-1.269	-68	-1.710

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

Im Zusammenhang mit der angekündigten Beendigung der Zusammenarbeit mit Navistar in Bezug auf einen Dieselmotor wurden im 2. Quartal des Geschäftsjahres 2020 Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 31 Mio € sowie auf Sachanlagen in Höhe von 5 Mio € erfasst und in den Umsatzkosten ausgewiesen. Die

zahlungsmittelgenerierende Einheit, welche dem Segment MAN Truck & Bus zugeordnet ist, beinhaltet die Entwicklung und Produktion von einem Dieselmotor für den nordamerikanischen Markt. Der erzielbare Betrag wurde mit 45 Mio € beziffert und als Forderung ausgewiesen. Darüber hinaus fielen weitere Aufwendungen im Sonstigen betrieblichen Aufwand an. Insgesamt belief sich der Aufwand auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio €	2020	2019
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	371	374
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	194	125
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten laut Gewinn- und Verlustrechnung	566	499

Aktivierte Entwicklungskosten für noch in Entwicklung befindliche Projekte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betragen zum 31. Dezember 2020 120 Mio € (762 Mio €).

Aufgliederung der Geschäftswerte

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
MAN Truck & Bus	222	222
MAN Latin America	275	357
	497	579

Die Geschäftswerte sind den oben genannten Bereichen zugeordnet.

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

Zu den wesentlichen Planungsprämissen gehören vor allem die erwartete Marktentwicklung in Relation zu der Entwicklung von MAN, die Entwicklung wesentlicher Fertigungs- und sonstiger Kosten, die Entwicklung im After-Sales-Bereich sowie der Abzinsungsfaktor. Bei der Festlegung der Annahmen werden sowohl allgemeine Marktprognosen, aktuelle Entwicklungen wie auch historische Erfahrungen berücksichtigt. Die langfristigen Wachstumsraten spiegeln geschäfts- und länderspezifische Gegebenheiten wider. Die im Geschäftsjahr 2020 herangezogene langfristige Wachstumsrate beträgt 1% (1%).

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

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Fremdkapitalkosten berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren wird fortlaufend überprüft und ggf. angepasst.

WACC	2020	2019
MAN Truck & Bus	8,5 %	8,2 %
MAN Latin America	13,6 %	12,4 %

Eine Wertminderung eines Geschäftswerts liegt vor, wenn der Nutzungswert kleiner ist als der Buchwert des Bereichs. Für 2020 und 2019 wurde kein Wertminderungsbedarf der bilanzierten Geschäftswerte ermittelt. Die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Geschäftswerte führt auch bei einer Variation der Wachstumsprognose für die ewige Rente bzw. des Diskontierungszinssatzes von $-/+0,5\%$ -Punkten nicht zu einem Wertminderungsbedarf.

16 Sachanlagen

Mio €	Grundstücke und Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Sachanlagen
Bruttobuchwert am 1. Januar 2019	1.696	1.498	1.405	303	4.901
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-845	-998	-1.014	-2	-2.858
Stand am 1. Januar 2019	851	500	391	301	2.043
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	531	0	41	-	572
Stand am 1. Januar 2019 (nach IFRS 16 Restatement)	1.382	500	432	301	2.615
Veränderung des Konsolidierungskreises/ Unternehmenserwerbe	2	-	0	-	2
Zugänge	88	78	209	168	543
Umbuchungen	38	118	29	-192	-6
Abgänge	-28	-1	-2	0	-32
Abschreibungen	-114	-95	-136	-	-345
Wertminderungen	-	-	-	0	0
Währungsanpassung	3	0	0	0	3
Stand am 31. Dezember 2019	1.371	600	531	277	2.780
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2019	2.316	1.681	1.628	278	5.903
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-944	-1.081	-1.097	-2	-3.123
Stand am 1. Januar 2020	1.371	600	531	277	2.780
Veränderung des Konsolidierungskreises/ Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Zugänge	100	46	207	108	461
Umbuchungen	21	59	54	-139	-5
Abgänge	-10	-2	-3	-1	-16
Abschreibungen	-118	-100	-164	-	-382
Wertminderungen	-	0	-5	-1	-7
Währungsanpassung	-28	-7	-24	-10	-68
Stand am 31. Dezember 2020	1.335	597	597	233	2.763
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2020	2.377	1.743	1.793	236	6.149
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	-1.041	-1.146	-1.196	-2	-3.386

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

Im Zusammenhang mit der angekündigten Beendigung der Zusammenarbeit mit Navistar in Bezug auf einen Dieselmotor wurden im Geschäftsjahr 2020 Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 5 Mio € erfasst und in den Umsatzkosten ausgewiesen. (siehe Anmerkung „Immaterielle Vermögenswerte“).

17 Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Assoziierte Unternehmen

Die bedeutendste nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung ist zum 31. Dezember 2020 das assoziierte Unternehmen Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk).

Sinotruk

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

Equity-Methode unter Beachtung von lokalen Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Beteiligung wird für die Bilanzierung von Sinotruk eine vom Geschäftsjahr der MAN Gruppe abweichende Berichtsperiode verwendet.

Der Börsenwert der Anteile an Sinotruk betrug zum 31. Dezember 2020, bezogen auf den von MAN gehaltenen Kapitalanteil, 1 436 Mio € (1 312 Mio €).

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

Bilanz

Mio €	2020 ¹	2019 ²
Langfristige Vermögenswerte	2.578	2.351
Kurzfristige Vermögenswerte	8.755	6.127
Gesamtvermögen	11.333	8.477
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	185	50
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	7.180	4.669
Gesamte Verbindlichkeiten und Rückstellungen	7.364	4.719
Nettovermögen	3.969	3.758

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni 2020.

² Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni 2019.

Gesamtergebnisrechnung

Mio €	2020 ¹	2019 ²
Umsatzerlöse	9.072	8.047
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	538	627
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-1	0
Gesamtergebnis	537	627
Erhaltene Dividende ³	30	47

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020.

² Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Juli 2018 bis 30. Juni 2019.

³ Dividende nach Quellensteuer

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

Mio €	2020	2019
Nettovermögen	3.969	3.758
Minderheiten	405	379
Das den Aktionären zurechenbare Nettovermögen	3.564	3.380
Anteil von MAN in % ¹	25	25
Das der MAN Gruppe zurechenbare Nettovermögen	891	845
Goodwill, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen	-37	-46
Buchwert 31. Dezember	854	799

¹ 25 % plus eine Aktie

Übrige assoziierte Unternehmen

Die Buchwerte der übrigen assoziierten Unternehmen betragen zum 31. Dezember 2020 insgesamt 67 Mio € (31. Dezember 2019: 48 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die übrigen assoziierten Unternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den assoziierten Unternehmen beziehen:

Mio €	2020 ¹	2019 ²
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	21	35
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	-1	-2
Gesamtergebnis	20	33

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober 2019 bis 30. September 2020.

² Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober 2018 bis 30. September 2019.

Mit Wirkung zum 28. August 2019 wurde der 49%- Anteil am Geschäftsbereich für taktische Radfahrzeuge der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München für einen Kaufpreis von 101 Mio € an die Rheinmetall AG veräußert. In dem Zusammenhang ist der Grund für die in den Geschäftsjahren 2012 und 2013 vorgenommenen Wertminderung auf die At-Equity-Beteiligung an der RMMV in Höhe von insgesamt 67 Mio € entfallen. Die Wertaufholung in Höhe von 67 Mio € wurde im Übrigen Finanzergebnis erfasst und entfiel auf das Segment MAN Truck & Bus. Der Ertrag aus Veräußerung von assoziierten Unternehmen in Höhe von 23 Mio € wurde im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ausgewiesen. Der 49%- Anteil am logistischen Geschäftsbereich der RMMV verbleibt in der MAN Gruppe.

Es bestehen keine Eventualverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen.

18 Sonstige Beteiligungen

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

Als wesentliche Sonstige Beteiligung weist MAN Anteile an Scania AB, Södertälje/Schweden (Scania), aus. Sie wird in der Klasse „erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ geführt und weist zum 31. Dezember 2020 einen Fair Value von 3 191 Mio € auf (2 608 Mio €). Im Vorjahr erhielt MAN SE von Scania eine Dividende in Höhe von 185 Mio €. Davon wurden in 2019 123 Mio € wieder in die Beteiligungsgesellschaft eingelegt. Im Geschäftsjahr 2020 wurde keine Dividende ausgeschüttet.

19 Vermietete Vermögenswerte

Mio €	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Vermietete Vermögenswerte
Bruttobuchwert am 1. Januar 2019	5.448	–	5.448
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	–1.601	–	–1.601
Stand am 1. Januar 2019	3.847	–	3.847
IFRS 16 Restatement	–	10	10
Stand am 1. Januar 2019 (nach IFRS 16 Restatement)	3.847	10	3.857
Veränderung des Konsolidierungskreises/Unternehmenserwerbe	–	–1	–1
Zugänge	1.612	–	1.612
Abgänge	–722	0	–722
Abschreibungen	–658	0	–658
Währungsanpassung	26	–	26
Stand am 31. Dezember 2019	4.105	8	4.114
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2019	5.753	47	5.801
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	–1.648	–39	–1.687
Stand am 1. Januar 2020	4.105	8	4.114
Zugänge	1.197	1	1.197
Abgänge	–733	0	–733
Abschreibungen	–645	0	–646
Wertminderungen	–115	–	–115
Währungsanpassung	–66	–	–66
Stand am 31. Dezember 2020	3.743	9	3.751
Bruttobuchwert am 31. Dezember 2020	5.529	42	5.571
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen	–1.786	–33	–1.819

Die Vermieteten Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen Nutzfahrzeuge, die mit Rückgabeverpflichtungen bzw. -optionen verkauft worden sind sowie im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermietete Nutzfahrzeuge und Immobilien.

Der Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ist unter den Vermieteten Vermögenswerten ausgewiesen. Der Posten enthält zur Vermietung oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehaltene Grundstücke und Gebäude mit einem Buchwert von 9 Mio € (8 Mio €) und einem Fair Value in Höhe von 44 Mio € (45 Mio €). Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien betragen im Berichtszeitraum 3 Mio € (3 Mio €). Die Ermittlung der Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Daten (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Die planmäßigen Abschreibungen sind in den Funktionskosten enthalten.

Bei den Vermieteten Fahrzeugen führte die Überprüfung der Restwertprognosen im Jahr 2020 infolge der COVID-19-Pandemie zu Wertminderungen in Höhe von 115 Mio €. Diese werden im Segment MAN Truck & Bus ausgewiesen und sind in den Umsatzkosten enthalten.

20 Vorräte

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	306	312
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	241	339
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.657	1.777
Geleistete Anzahlungen	16	18
	2.219	2.446

Zeitgleich mit der Umsatzerfassung wurden Vorräte in Höhe von 9 358 Mio € (10 335 Mio €) in den Umsatzkosten erfasst. Der Aufwand aus der Wertminderung betrug 158 Mio € (52 Mio €).

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen an Kunden	941	1.194
Forderungen an nahestehende Unternehmen	188	162
	1.129	1.356

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 5 Mio € (15 Mio €) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

22 Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Positive Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten	124	47
Forderungen aus Darlehen	14	24
Übrige finanzielle Vermögenswerte	138	97
	277	169

Derivative Finanzinstrumente dienen größtenteils zur Sicherung von Währungsrisiken in Kundenaufträgen sowie sonstigen Fremdwährungspositionen. Die gestiegenen Fair Values von Derivaten spiegeln die starken Währungsschwankungen, insbesondere die Abwertung des brasilianischen Reals gegenüber dem US-Dollar und dem Euro, wider.

Der Anstieg der Übrigen finanziellen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf eine Forderung gegen Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar) in Höhe von 45 Mio € (im Vorjahr bestand keine Forderung) zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2020 beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 94 Mio € (62 Mio €). Davon entfallen 8 Mio € (17 Mio €) auf Forderungen aus Darlehen.

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	129	51
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	148	117

23 Sonstige Forderungen

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Sonstige Steueransprüche	445	555
Übrige Forderungen	138	183
	583	737

Zum 31. Dezember 2020 beinhalten die sonstigen Forderungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 11 Mio € (48 Mio €).

Die Sonstigen Forderungen sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Sonstige langfristige Forderungen	210	320
Sonstige kurzfristige Forderungen	373	417

24 Eigenkapital

a) Grundkapital, Rechte zu Kapitalmaßnahmen

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

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

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

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

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

b) Beteiligungen an der MAN SE

Die Volkswagen AG hat der MAN SE am 6. Juni 2012 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Volkswagen AG, Wolfsburg, am 6. Juni 2012 die Grenze von 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03% betrug. Die Volkswagen AG hat die betreffenden Aktien am 16. April 2013 in die Truck & Bus GmbH (heute: TRATON SE, München) eingebracht. Die TRATON SE (damals: Truck & Bus GmbH) hat der MAN SE am 18. April 2013 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der

TRATON SE am 16. April 2013 die Grenze von 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 75,03% betrug. Am 4. März 2019 hat die TRATON SE der MAN SE mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. März 2019 die Grenze von 90% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 90,36% betrug. Weiterhin wurde der MAN SE am 16. Dezember 2019 mitgeteilt, dass die 89,72%-ige Beteiligung an der TRATON SE im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung am 13. Dezember 2019 von der Volkswagen AG auf die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, überging. Die betreffenden Aktien werden der Volkswagen AG nunmehr über die Volkswagen Finance Luxemburg und die TRATON SE zugerechnet. Des Weiteren haben die kontrollierenden Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, der MAN SE mitgeteilt, dass die Beteiligung der Volkswagen AG – bzw. nunmehr die Beteiligung der Volkswagen Finance Luxemburg und der TRATON SE – auch der Porsche Automobil Holding SE sowie deren kontrollierenden Gesellschaftern zugerechnet wird.

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

c) Rücklagen

Die Kapitalrücklage der MAN SE stammt aus Agiobeträgen bei Kapitalerhöhungen und der Umwandlung von Vorzugsaktien in Stammaktien. Die Gewinnrücklagen der MAN Gruppe enthalten die Gewinnrücklagen der MAN SE in Höhe von 1.132 Mio € (1.115 Mio €) und den Bilanzgewinn der MAN SE in Höhe von 164 Mio € (162 Mio €). Darüber hinaus enthalten die Gewinnrücklagen die bei Tochterunternehmen thesaurierten Gewinne und Verluste und die Unterschiede aus der Bilanzierung im Konzern im Gegensatz zum landesrechtlichen Abschluss.

Im Jahr 2020 zahlte die MAN SE ihren Aktionären eine Dividende in Höhe von 0,11 € pro Aktie. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung in Höhe von 16 Mio €. Im Vorjahr wurde keine Dividende ausgeschüttet.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MAN SE werden der Hauptversammlung vorschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von 164 Mio € (162 Mio €) zur Ausschüttung einer Dividende von 0,11 € (0,11 €) je dividendenberechtigter

Aktie zu verwenden und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Das vorgeschlagene Ausschüttungsvolumen beträgt hiermit 16 Mio € (16 Mio €).

d) Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	-680	-481
Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)	1.875	1.292
Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)	-31	-20
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	7	8
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-674	-664
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-12	-17
Abgrenzung latenter Steuern	189	191
Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen/Verlusten	675	309

Die Rücklage aus nicht realisierten Gewinnen und Verlusten in Höhe von 675 Mio € (309 Mio €) beinhaltet unter anderem die kumulativen Wertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum Fair Value bewertet werden und zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden. Dies betrifft in erster Linie die Beteiligung an Scania. Für die Entwicklung der Rücklage für die Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen wird auf Anmerkung „Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente“ verwiesen.

Die Erhöhung der Rücklage für Neubewertungen aus Pensionsplänen resultiert überwiegend aus der Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, insbesondere aus dem Sinken des Diskontierungszinssatzes (siehe Anmerkung „Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“). Der Rückgang der Rücklage für den Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung sowie dem Anstieg der Rücklage für die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente resultiert insbesondere aus Währungsschwankungen. Die Werte des Geschäftsjahres 2020 sind durch die Kursentwicklung des brasilianischen Reals beeinflusst.

Die direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste entwickelten sich, einschließlich der nicht beherrschenden Anteile, wie folgt:

Mio €	31.12.2020			31.12.2019		
	vor Steuern	Steuer-effekt	nach Steuern	vor Steuern	Steuer-effekt	nach Steuern
Posten, die nicht in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden						
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-9	3	-7	-114	49	-65
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-1	0	-1	0	0	0
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)	583	-9	574	-322	5	-317
Posten, die zukünftig in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden						
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung	-199	-	-199	24	-	24
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	0	-	0	-	-	-
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	-199	-	-199	24	-	24
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)	-37	13	-24	-20	7	-14
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	25	-9	17	12	-4	8
Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)	-11	4	-7	-9	3	-6
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-1	0	-1	1	0	1
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	-1	0	0	6	-2	4
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-2	1	-1	7	-2	5
Nicht realisierte Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-2	0	-2	9	1	11
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	8	-	8	2	0	1
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	6	0	6	11	-	11
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen, Gewinne und Verluste	367	-2	365	-403	54	-348

e) Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere steht die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der relativen Kennzahl Return on Investment (RoI) genutzt. Der RoI zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt der RoI den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens.

Kapitalrendite RoI

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Investiertes Vermögen der MAN Gruppe im Jahresdurchschnitt	5.452	5.497
Operatives Ergebnis	-631	361
Operatives Ergebnis nach Steuern	-442	253
RoI in %	-8,1	4,6

Das Operative Ergebnis nach Steuern wird ermittelt, indem – basierend auf den international unterschiedlichen Ertragsteuersätzen unserer Gesellschaften – pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% auf das Operative Ergebnis angewendet wird. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete

Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Die Berechnungslogik entspricht der Logik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet.

25 Finanzverbindlichkeiten

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten gegenüber TRATON SE	1.889	561
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	574	801
Leasingverbindlichkeiten	572	590
Verbindlichkeiten aus Cash Pooling	26	568
Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG	-	1.000
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	35	196
	3.097	3.716

Die Finanzverbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	679	899
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2.418	2.817

Ende 2019 bestand eine gezogene Kreditlinie mit der Volkswagen AG in Höhe von 1 000 Mio €, die im März 2020 auf die TRATON SE umgeschuldet wurde.

Im Cash Pooling sind im Vorjahr Finanzverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des 2018 veräußerten PE-Geschäfts von 540 Mio € enthalten.

26 Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die MAN Gruppe gewährt ihren Mitarbeitern Altersversorgungsleistungen entsprechend den landesspezifischen Gegebenheiten in Form von leistungs- oder beitragsorientierten Pensionsplänen.

Bei beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) werden aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche oder private Versorgungsträger gezahlt. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2020 in der MAN Gruppe auf insgesamt 141 Mio € (154 Mio €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 105 Mio € (117 Mio €) geleistet. Für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen wurden folgende Beträge in der Bilanz erfasst:

Mio €	2020	2019
Banwert der extern finanzierten Verpflichtungen	2.018	1.953
Planvermögen zum Fair Value	-1.594	-1.527
Finanzierungsstatus am 31. Dezember	424	427
Banwert der nicht fondsfinanzierten Verpflichtungen	161	163
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert angesetzter Teil des Planvermögens	2	1
Bilanzwerte am 31. Dezember	587	591
davon Pensionsrückstellungen	587	592
davon Sonstige Forderungen	-	-1

a) Pensionspläne Deutschland

Die MAN Gruppe gewährt ihren inländischen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben als eines der wesentlichen Elemente der Vergütungspolitik Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Diese bietet eine verlässliche Zusatzversorgung im Ruhestand sowie einen Risikoschutz für Invalidität und Todesfall.

Im Rahmen der aktuellen Versorgungswerke der MAN Gruppe erhalten die aktiven Mitarbeiter an ihre Bezüge gekoppelte Arbeitgeberbeiträge und haben darüber hinaus die Möglichkeit, durch – im Tarifbereich arbeitgebergeförderte – Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Durch die arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Beitragszahlungen sowie die am Kapitalmarkt erzielten Erträge aus der Kapitalanlage wird während des aktiven Dienstes ein Versorgungskapital aufgebaut, das im Ruhestand als Einmalkapital oder in Raten ausgezahlt wird oder in bestimmten Fällen verrentet werden kann. Im Rahmen der Kapitalanlage werden die Anlagerisiken der Mitarbeiter mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (Life-Cycle-Konzept). Die Wertentwicklung

des Versorgungskapitals leitet sich aus der Rendite der Kapitalanlagen ab. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wird bei Renteneintritt mindestens die Summe der für den Mitarbeiter einbezahlten Beiträge ausbezahlt.

Ehemalige Mitarbeiter, Rentner oder mit unverfallbaren Ansprüchen ausgeschiedene Mitarbeiter haben auch Versorgungszusagen aus geschlossenen Versorgungswerken, die überwiegend auf die Gewährung lebenslanger Rentenzahlungen ausgerichtet sind. Mit diesen Zusagen sind die üblichen Lebensdauer- und Inflationsrisiken verbunden, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das inländische Pensionsvermögen der MAN Gruppe wird durch den MAN Pension Trust e.V. bzw. die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG verwaltet. Dieses Vermögen ist unwiderruflich dem Zugriff der Konzerngesellschaften entzogen und darf ausschließlich für laufende Versorgungsleistungen oder für Ansprüche der Mitarbeiter im Insolvenzfall verwendet werden. Die ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung des Treuhandvermögens wird von unternehmensfremden Treuhändern überwacht. Die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG unterliegt zudem der Überwachung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Das Pensionsvermögen wird durch professionelle Investmentmanager nach vom Anlageausschuss der MAN SE vorgegebenen Anlagerichtlinien investiert. Die strategische Allokation des Pensionsvermögens basiert auf in regelmäßigen Abständen durchgeführten Asset-Liability-Management-Studien.

Der Erwerb von durch Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begebenen Wertpapieren sowie Investments in eigengenutzte Immobilien ist grundsätzlich unzulässig.

b) Pensionspläne Ausland

Mitarbeiter in Großbritannien, in der Schweiz und in Brasilien erhalten Versorgungsleistungen aus leistungsorientierten, fondsfinanzierten Pensionsplänen.

Die Pensionspläne in Großbritannien sind geschlossen und gewähren lebenslange Renten. Für die Verwaltung der Pensionspläne einschließlich der Kapitalanlage sind Trustee Boards zuständig, die professionelle Administratoren und Berater mandatiert haben. Regelmäßige Asset-Liabi-

lity-Management-Studien bilden die Basis für das Kapitalanlage- und Risikomanagement. Das Kapitalanlagerisiko wird im Rahmen einer definierten „De-Risking“-Strategie bei sich verbessernden Ausfinanzierungsgraden sukzessive reduziert.

In der Schweiz werden die Pensionsansprüche sowie das Deckungskapital in einer überbetrieblichen Versorgungseinrichtung geführt. Die Mitarbeiter sammeln in dieser Einrichtung ein Versorgungskapital an, welches zum Renteneintritt zu den dann gültigen Bedingungen in eine lebenslange Rente gewandelt wird. Das Versorgungswerk wird konservativ auf Basis staatlicher Vorgaben geführt. Sofern die Ansprüche aufgrund negativer Marktentwicklungen nicht mehr durch Kapital gedeckt sind, können Sanierungsbeiträge von den angeschlossenen Arbeitgebern und ihren Mitarbeitern erhoben werden.

Mitarbeiter in Brasilien haben Ansprüche aus leistungsorientierten, ausfinanzierten Pensionsplänen und Ansprüche aus rückstellungsfinanzierten Gesundheitsvorsorgeplänen.

Darüber hinaus werden in weiteren Ländern Pensionspläne mit geringem Leistungsumfang unterhalten bzw. obligatorische Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährt. Diese Leistungen sind teilweise (Belgien) mit Kapital unterlegt oder nur rückstellungsfinanziert.

c) Finanzierungsstatus

Der Berechnung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

%	Inland		Ausland ¹	
	2020	2019	2020	2019
Diskontierungszinssatz zum 31.12.	0,5	0,9	1,5	2,1
Entgelttrend	3,0	3,7	1,5	1,5
Rententrend	1,5	1,5	1,1	1,0
Fluktuationsrate	2,6	4,3	1,8	1,9

¹ Gewichtete Durchschnittssätze

Die biometrischen Rechnungsgrundlagen basieren auf aktuellen, landesspezifischen Richttafeln. Für Deutsch-

land wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Klaus Heubeck an MAN-spezifische Erfahrungswerte, zuletzt im Jahr 2017, angepasst und stellen somit die Sterblichkeit im MAN Konzern besser dar, als die Sterbetafeln RT2018G.

Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen für Unternehmensanleihen mit hoher Bonität bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Die Renten- und Entgeltrends entsprechen entweder vertraglich festgelegten Anpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen allgemeinen Regelungen. Die Entgeltrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriereentwicklung berücksichtigen. Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio €	2020	2019
Bilanzwerte am 01.01.	591	483
Laufender Dienstzeitaufwand	53	53
Nettozinsaufwand	8	10
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-11	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	99	179
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	-1	34
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge aus Planvermögen	-72	-102
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	1	-2
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	-65	-38
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	5	5
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-16	-29
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	0	-
Veränderung des Konsolidierungskreises	0	-3
Sonstige Veränderungen	0	-1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-4	0
Bilanzwerte am 31.12.	587	591

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio €	2020	2019
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	2.116	1.895
Laufender Dienstzeitaufwand	53	53
Zinsaufwand	23	36
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-11	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	99	179
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	-1	34
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	6	6
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-16	-29
Rentenzahlungen aus dem Fonds	-65	-58
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	0	-
Veränderung des Konsolidierungskreises	2	-7
Sonstige Veränderungen	-9	-6
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-18	11
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	2.179	2.116

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert gehabt:

Anwartschaftsbarwert falls		31.12.2020		31.12.2019	
		Mio €	%	Mio €	%
	+ 0,5 %-Punkte	2.062	-5,41	2.001	-5,42
	- 0,5 %-Punkte	2.313	6,14	2.246	6,12
	+ 0,5 %-Punkte	2.190	0,48	2.126	0,46
	- 0,5 %-Punkte	2.170	-0,41	2.107	-0,42
	+ 0,5 %-Punkte	2.236	2,61	2.175	2,77
	- 0,5 %-Punkte	2.145	-1,57	2.078	-1,81
	+ 1 Jahr	2.250	3,22	2.181	3,08

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, d.h., mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Anwartschaftsbarwerts gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurde im Rahmen einer Vergleichsberechnung das Lebensalter der Anspruchsberechtigten um ein Jahr reduziert.

Die auf Basis der Anwartschaftsbarwerte gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen beträgt elf Jahre (zwölf Jahre).

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen des Anwartschaftsbarwerts durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio €	2020	2019
Zahlung fällig innerhalb eines Jahres	67	69
Zahlung fällig nach mehr als einem bis fünf Jahren	358	345
Zahlung fällig nach mehr als fünf Jahren	1.755	1.702
Gesamt	2.179	2.116

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio €	2020	2019
Planvermögen am 1. Januar	1.527	1.416
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	15	26
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge aus Planvermögen	72	102
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	65	38
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	1	1
Rentenzahlungen aus dem Fonds	-65	-58
Veränderung des Konsolidierungskreises	2	-5
Sonstige Veränderungen	-8	-5
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-14	11
Planvermögen am 31. Dezember	1.594	1.527

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 45 Mio € (46 Mio €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert.

Mio €	31.12.2020			31.12.2019		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43	–	43	42	–	42
Eigenkapitalinstrumente	15	–	15	14	–	14
Schuldinstrumente	4	–	4	3	–	3
Aktienfonds	489	1	490	413	1	414
Rentenfonds	718	–	718	563	–	563
Immobilienfonds	93	–	93	66	–	66
Sonstige Fonds	6	24	30	–	19	19
Sonstiges	0	201	201	8	397	405
Planvermögen zum Fair Value	1.369	225	1.594	1.110	416	1.527

27 Sonstige Rückstellungen

Mio €	Stand 31.12.2019	Veränderung Konsolidie- rungskreis, Währung	Inanspruch- nahme	Zuführungen	Auflösungen	Zinseffekte ¹	Stand
							31.12.2020
Gewährleistungen	534	–15	–122	232	–76	–8	546
Ausstehende Kosten	174	–7	–115	153	–2	0	204
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	158	–2	–44	56	–1	0	168
Prozess- und Rechtsrisiken	58	–13	–5	19	–7	–	51
Übrige Rückstellungen	149	–18	–30	142	–14	0	229
	1.073	–55	–316	603	–100	–7	1.198

¹ Aufwendungen aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes

Eine Übersicht der Sonstigen Rückstellungen nach Fristigkeiten enthält die folgende Tabelle:

Mio €	31.12.2020		31.12.2019	
	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig
Gewährleistungen	353	193	334	200
Ausstehende Kosten	66	138	52	122
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	131	36	114	44
Prozess- und Rechtsrisiken	33	18	44	13
Übrige Rückstellungen	53	176	50	99
	637	561	593	479

Die Rückstellungen für Gewährleistungen bestehen für gesetzliche und einzelne vertragliche Garantieverpflichtungen sowie für Kulanz gegenüber Kunden. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Rückstellungen für Gewährleistungen ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Rückstellungen für ausstehende Kosten sind für noch zu erbringende Leistungen für abgerechnete Kundenaufträge und Auftragsteile, für Verpflichtungen aus Wartungs- und Serviceverträgen sowie für Vertriebsaufwendungen gebildet. Die Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern bestehen für Jubiläen, Abfindungen und Altersteilzeit. Die Prozess- und Rechtsrisiken enthalten Vorsorgen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften der MAN Gruppe national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern auf. In den Übrigen Rückstellungen sind Rückstellungen u.a. für drohende Verluste aus belastenden Verträgen, Steuerrechtsstreitigkeiten sowie für eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen enthalten.

28 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen	2.792	2.970
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	52	51
Verbindlichkeiten aus Zinsen	6	11
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	90	85
	2.940	3.116

Die Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen stammen aus Verkäufen von Nutzfahrzeugen, die aufgrund einer Rückkaufvereinbarung als Operating-Leasingverhältnis bilanziert werden.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten weiterhin den negativen Marktwert von derivativen Finanzinstrumenten. Sie dienen größtenteils der Sicherung von Währungsrisiken in Kundenaufträgen sowie sonstigen Fremdwährungspositionen.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.780	1.957
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.160	1.159

29 Sonstige Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Erzeugnisse	1.760	1.891
Vertragsverbindlichkeiten	498	440
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	185	255
Verbindlichkeiten aus übrigen Steuern	197	195
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	15	16
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	19	23
	2.674	2.821

Die Sonstigen Verbindlichkeiten sind in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	1.151	1.219
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	1.523	1.602

Die folgende Tabelle erklärt die Änderung der Vertragsverbindlichkeiten im Berichtszeitraum:

Mio €	2020	2019
Vertragsverbindlichkeiten zum 1. Januar	440	411
Zugänge und Abgänge	73	23
Anpassungen der Währungsumrechnung	-15	6
Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember	498	440

Sonstige Angaben

30 Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

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

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

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

In Deutschland ergingen bislang acht Grundurteile gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften. Die Frage, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist, musste dabei nicht geklärt werden. Gegen sämtliche Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. In einem Fall hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil bereits aufgehoben und die Klage als unzulässig abgewiesen. In einem weiteren Fall hat der Kläger die Klage vor dem Berufungsgericht zurückgenommen. In einzelnen Verfahren erließen Instanzgerichte Beweisbeschlüsse, um die Frage des "Ob" und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Demgegenüber wurde eine Reihe von Klagen gegen MAN – zum Teil bereits rechtskräftig – abgewiesen.

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Keines dieser Urteile ist rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entscheidung steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile hat MAN bereits Berufung eingelegt.

Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung der Verfahren nicht möglich ist, wurden für diese keine Rückstellungen oder Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN Schadensersatz zahlen müsste, eher unwahrscheinlich.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären

Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 494 Mio € (Stand 31. Dezember 2020) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung.

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

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

31 Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Verpflichtungen aus Bürgschaften	35	97
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	687	968

Die Verpflichtungen aus Bürgschaften betreffen hauptsächlich Avale für Liefer- und Leistungsverpflichtungen von Beteiligungen, von ehemaligen Beteiligungen und von anderen Unternehmen.

Zugunsten nicht der MAN Gruppe angehörender Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG bestehen Bürgschaften in Höhe von 3 Mio € (6 Mio €). Des Weiteren liegen Bürgschaften für Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Volkswagen AG in Höhe von 31 Mio € (91 Mio €) vor. Der Rückgang im Jahr 2020 ist hauptsächlich auf den Ablauf dieser Bürgschaften zurückzuführen. Innerhalb der Verpflichtungen aus Bürgschaften sind Finanzgarantien in Höhe von 12 Mio € (15 Mio €) ausgewiesen.

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die bei MAN Latin America bestehen. Für weitere Informationen wird auf die Anmerkung (30) verwiesen.

Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie in geringem Umfang gegenüber Fremden bestehen branchenübliche Rückkaufgarantien, bei denen sich MAN Truck & Bus verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen. Die maximale Belastung aus Rückkaufgarantien beläuft sich zum 31. Dezember 2020 auf insgesamt 2 431 Mio € (2 488 Mio €), davon 2 422 Mio € (2 480 Mio €) gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns. Anhand der bisherigen Erfahrungen verfällt jedoch der weitaus größte Teil dieser Verpflichtungen, ohne in Anspruch genommen zu werden.

Etwaige Rückgriffsansprüche werden bei der Bemessung der angegebenen Eventualverbindlichkeiten nicht in Abzug gebracht.

32 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen betrug zum Stichtag 318 Mio € (510 Mio €). Der Rückgang des Bestellobligos ist operativ bedingt. Das Bestellobligo für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten betrug 2 Mio € (1 Mio €).

33 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme in die Bereiche Cashflow aus der Geschäftstätigkeit, Cashflow aus der Investitionstätigkeit und Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit aufgeteilt. Auswirkungen aus Veränderungen des Konsolidierungskreises und der Wechselkurse sind in den jeweiligen Positionen eliminiert, weshalb die dargestellten Veränderungen von Bilanzposten in der Kapitalflussrechnung nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar sind. Die auf Änderungen der Wechselkurse beruhende Veränderung der Flüssigen Mittel ist gesondert ausgewiesen.

Die Ermittlung des Cashflows aus der Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode, indem das Ergebnis vor Steuern um die nicht zahlungswirksamen operativen Aufwendungen und Erträge sowie das Ergebnis aus Anlagenabgängen bereinigt wird. In den Ertragsteuerzahlungen/-erstattungen sind im Jahr 2019 letztmalig die Beträge aus dem Steuerumlageverfahren mit der TRATON SE enthalten. Die Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse und der hierfür erhaltenen Kundenzahlungen sind dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Wertaufholungen auf nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen werden unter den „Wertaufholungen und Wertminderungen von Beteiligungen“ ausgewiesen. Einzelne Gesellschaften der MAN Gruppe nutzen Reverse Factoring zum Management ihrer Verbindlichkeiten. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Liquiditätsrisiken und keine Risiken aus Risikokonzentrationen.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen in Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und Beteiligungen auch aktivierte Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen. Einzahlungen aus diesen Positionen werden gegengerechnet. Die Einzahlungen aus der Veräußerung von Tochterunternehmen werden abzüglich deren flüssiger Mittel zum Veräußerungszeitpunkt dargestellt. Zudem werden dort auflebende Cash-Pool-Forderungen der MAN Gruppe zugeordnet.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit setzt sich zusammen aus folgenden zahlungswirksamen Transaktionen: Dividendenzahlungen, Abführung des Gewinns des Geschäftsjahres an die TRATON SE bzw. Übernahme des Verlusts durch die TRATON SE, Kapitaltransaktionen mit

Minderheiten, Leasingzahlungen sowie Veränderung der übrigen Finanzverbindlichkeiten.

Im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2020 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 23 Mio € (46 Mio €) und für gezahlte Zinsen von 85 Mio € (155 Mio €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen Dividenden in Höhe von 36 Mio € (65 Mio €). Die erhaltenen Dividenden aus Finanzbeteiligungen und Sonstigen Beteiligungen belaufen sich auf 0 Mio € (185 Mio €).

Aufgrund des in Vorjahren bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der TRATON SE, der mit Wirkung zum 1. Januar 2019, 0.00 Uhr, außerordentlich gekündigt wurde, wurde im Vorjahr der Gewinn für das Jahr 2018 an die TRATON SE in Höhe von 548 Mio € abgeführt.

Die in der Kapitalflussrechnung betrachteten Flüssigen Mittel entsprechen der Bilanzposition Flüssige Mittel. Bereitgestellte Kontokorrentkredite werden nicht als Bestandteil der Flüssigen Mittel in der Kapitalflussrechnung betrachtet, sondern bei Inanspruchnahme im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Die Flüssigen Mittel enthalten folgende Posten:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	443	617
Forderungen aus Cash Pooling	198	556
	641	1.173

Die Forderungen aus Cash Pooling bestehen aus Liquiditätsüberschüssen, die die MAN SE im Rahmen ihres zentralen Cash-Managements an Gesellschaften innerhalb des Volkswagen Konzerns ausgereicht hat.

Die folgenden Tabellen stellen die Veränderung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit zwischen Beginn und Ende des Geschäftsjahres 2020 bzw. des Vorjahres dar.

Mio €	Stand 01.01.2019	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Veränderung des Konsolidie- rungskreis	Zahlungs- unwirksame Vorgänge	Stand 31.12.2019
Übrige Finanzverbindlichkeiten	4.236	-1.119	3	5	3.125
Leasingverbindlichkeiten	588	-88	2	88	590
Finanzverbindlichkeiten	4.824	-1.206	5	93	3.716
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit	-24	14	-	-10	-20
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	4.800	-1.193	5	84	3.696

Mio €	Stand 01.01.2020	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Veränderungen des Konsolidie- rungskreis	Zahlungs- unwirksame Vorgänge	Stand 31.12.2020
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.125	-468	-	-133	2.524
Leasingverbindlichkeiten	590	-106	-	88	572
Finanzverbindlichkeiten	3.716	-574	-	-45	3.097
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit	-20	66	-	-150	-104
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	3.696	-508	-	-195	2.993

34 MAN Gruppe als Leasingnehmer

Die MAN Gruppe tritt in vielen Bereichen des Unternehmens als Leasingnehmer auf. Gegenstand dieser Geschäfte ist im Wesentlichen das Anmieten von Immobilien (Grundstücke und Gebäude) sowie von Anlagen,

Betriebs- und Geschäftsausstattung und Pkw. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen werden in der Bilanz in den Sachanlagen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	In Grundstücke und Gebäude enthaltene Nutzungsrechte	In Technischen Anlagen und Maschinen enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 1. Januar 2019	531	0	41	572
Währungsanpassung	2	0	0	2
Veränderung des Konsolidierungskreises / Unternehmenserwerbe	2	-	0	2
Zugänge	78	0	34	113
Abgänge	-26	-	-2	-28
Stand am 31. Dezember 2019	587	1	74	661
Abschreibungen Stand am 1. Januar 2019	-	-	-	-
Währungsanpassung	0	0	0	0
Veränderung des Konsolidierungskreises / Unternehmenserwerbe	-1	-	0	-1
Zugänge	-68	0	-25	-93
Abgänge	1	-	1	2
Stand am 31. Dezember 2019	-68	0	-24	-91
Buchwert am 31. Dezember 2019	519	0	50	570

Mio €	In Grundstücke und Gebäude enthaltene Nutzungsrechte	In Technischen Anlagen und Maschinen enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 1. Januar 2020	587	1	74	661
Währungsanpassung	-15	0	-3	-17
Zugänge	83	0	27	110
Abgänge	-13	0	-20	-33
Stand am 31. Dezember 2020	643	1	78	721
Abschreibungen Stand am 1. Januar 2020	-68	0	-24	-91
Währungsanpassung	3	0	1	4
Zugänge	-75	0	-35	-110
Abgänge	5	0	19	24
Stand am 31. Dezember 2020	-134	0	-39	-173
Buchwert am 31. Dezember 2020	508	0	39	548

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeiten liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert. Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über die vertraglichen Fälligkeiten dieser Verbindlichkeiten unter Berücksichtigung zukünftig zu zahlender Zinsen:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Finanzverbindlichkeiten - langfristig	478	493
Finanzverbindlichkeiten - kurzfristig	95	97

Mio €	Vertragliche Fälligkeiten			Gesamt
	Bis ein Jahr	1 – 5 Jahre	Über 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten 31.12.2020	108	259	292	660
Leasingverbindlichkeiten 31.12.2019	114	265	320	699

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 16 Mio € (19 Mio €) angefallen. Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für geringwertige Leasinggegenstände betragen im Geschäftsjahr 22 Mio € (23 Mio €). Hierin sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die insgesamt im Geschäftsjahr 7 Mio € (22 Mio €) betragen.

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Gesamtzahlungsmittelabfluss von 151 Mio € (143 Mio €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über mögliche, zukünftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverbindlichkeiten, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Verlängerungsoptionen	429	462
Leasingverhältnisse die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	2	3
	430	465

35 MAN Gruppe als Leasinggeber

Die MAN Gruppe tritt als Leasinggeber insbesondere im Rahmen des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Nutzfahrzeuge und daneben auch Grundstücke und Gebäude. Dabei werden veräußerte Fahrzeuge, die mit einer Rückkaufverpflichtung ausgestattet sind, ebenfalls als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Der bei Veräußerung realisierte Kaufpreis wird abzüglich des Barwerts des Rückkaufpreises ratierlich über die Laufzeit des Leasingverhältnisses im Gewinn oder Verlust erfasst. Der zugrunde liegende Vermögenswert wird weiterhin in der Bilanz erfasst.

Operating-Leasingverhältnisse

Aus den ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

Mio €	2020	2021	2022	2023	2024	Ab 2025	Gesamt
Leasingzahlungen zum 31.12.2019	4	3	3	3	3	6	22

Mio €	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen zum 31.12.2020	4	3	3	3	3	6	23

Die Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen gliedern sich wie folgt:

Mio €	2020	2019
Leasingerträge	871	892
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	1	0
Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen	871	892

Die Entwicklung der im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermieteten Vermögenswerte findet sich in Anmerkung (19).

Mio €	2020	2021	2022	2023	2024	Ab 2025	Gesamt
Leasingzahlungen zum 31.12.2019	4	4	2	2	1	-	12

Mio €	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen zum 31.12.2020	4	2	2	1	-	-	9

Finanzierungsleasingverhältnisse

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen betreffen Immobilien, die im Rahmen einer Untervermietung weiter vermietet werden. Diese werden in Höhe des Nettoinvestitionswerts angesetzt. Der Ausweis erfolgt unter den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten. Der Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing beträgt 8 Mio € (11 Mio €).

In den kommenden Jahren erwarten wir Einzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen in folgender Höhe:

36 Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente

In der MAN Gruppe werden Finanzinstrumente in die folgenden Klassen eingruppiert:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente
- Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung
- Keiner IFRS-9-Bewertungskategorie zugeordnet

Zu den Finanzinstrumenten, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind, gehören neben Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen auch Leasingforderungen und -verbindlichkeiten.

Die folgende Tabelle enthält die Nettogewinne und -verluste aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorie:

Mio €	2020	2019
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	133	-17
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	18	23
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-269	-133
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Eigenkapitalinstrumente	0	185

Nettogewinne und -verluste aus Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzen sich aus derivativen Finanzinstrumenten zusammen, die nicht in einer Sicherungsbeziehung enthalten sind.

Die Nettogewinne und -verluste aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, umfassen gemäß der Effektivzinsmethode nach IFRS 9 berechnete Zinserträge und -aufwendungen sowie Währungsumrechnungseffekte. Darüber hinaus beinhalten die Nettogewinne und -verluste aus finanziellen Vermögenswerten Aufwendungen aus Wertminderungen sowie deren Auflösung.

Von den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Eigenkapitalinstrumenten entfallen im Vorjahr 185 Mio € auf Dividenden von nicht ausgebuchten Eigenkapitalinstrumenten.

In der Berichtsperiode wurden Verluste aus der Ausbuchung von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 3 Mio € (2 Mio €) erfasst.

Im Folgenden werden die Gesamtzinserträge und -aufwendungen von nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten dargestellt:

Mio €	2020	2019
Zinserträge		
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	12	22
Zinsaufwendungen		
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	-52	-95

Zinserträge auf wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte sind aufgrund des zumeist kurzfristig zu erwartenden Zahlungseingangs von untergeordneter Bedeutung.

Der Buchwert der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien zum 31. Dezember 2020 stellt sich wie folgt dar:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	3.192	2.608
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	149	41
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	1.887	2.639
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Verbindlichkeiten	25	33
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	6.818	7.465

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente. Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Mio €	Zum Fair Value bewertet						Bilanzposten zum 31.12.2019
	Erfolgsneutral ¹	Erfolgswirksam ²	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet ³		Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung ⁴	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	
			Buchwert	Buchwert			
Langfristige Vermögenswerte							
Sonstige Beteiligungen	2.608	-	-	-	-	11	2.620
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	15	25	25	4	8	51
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1.356	1.356	-	-	1.356
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	26	85	85	2	4	117
Flüssige Mittel	-	-	1.173	1.173	-	-	1.173
Langfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	406	406	-	493	899
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	6	1.951	1.951	1	-	1.957
Kurzfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	2.720	2.720	-	97	2.817
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1.275	1.275	-	-	1.275
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	28	1.115	1.115	17	-	1.159

¹ Erfolgsneutral: Die in der Klasse „Erfolgsneutral zum Fair Value bewertet“ ausgewiesene Beteiligung bezieht sich im Wesentlichen auf die Anteile an Scania und wird der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet.

² Erfolgswirksam: Die ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beziehen sich auf Derivate außerhalb Hedge Accounting. Diese werden der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

³ Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet: Die ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet, mit Ausnahme der Flüssigen Mittel in Fair-Value-Stufe 1.

⁴ Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung werden der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

Mio €	Zum Fair Value bewertet				Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung ⁴	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2020
	Erfolgsneutral ¹		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet ³				
	Buchwert	Buchwert	Buchwert	Fair Value			
Langfristige Vermögenswerte							
Sonstige Beteiligungen	3.192	-	-	-	-	16	3.207
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	63	61	61	-	5	129
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	27	1.102	1.102	-	-	1.129
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	58	84	84	3	4	148
Flüssige Mittel	-	-	641	641	-	-	641
Langfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	201	201	-	478	679
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	4	1.770	1.770	7	-	1.780
Kurzfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	2.323	2.323	-	95	2.418
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1.406	1.406	-	-	1.406
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	21	1.118	1.118	21	-	1.160

¹ Erfolgsneutral: Die in der Klasse „Erfolgsneutral zum Fair Value bewertet“ ausgewiesene Beteiligung bezieht sich im Wesentlichen auf die Anteile an Scania und wird der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet.

² Erfolgswirksam: Die ausgewiesenen Sonstigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beziehen sich auf Derivate außerhalb Hedge Accounting. Diese werden der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

³ Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet: Die ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet, mit Ausnahme der Flüssigen Mittel in Fair-Value-Stufe 1.

⁴ Derivative Finanzinstrumente mit Hedge-Beziehung werden der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

Weitere Angaben zu Fair Values:

Die Fair Values wurden auf Basis der am Abschlussstichtag zur Verfügung stehenden Marktkonditionen sowie der nachstehend beschriebenen Bewertungsmethoden ermittelt. Sie entsprechen den Preisen, die zwischen unabhängigen Marktteilnehmern für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würden. Bei den zur Anwendung kommenden Bewertungsmethoden kam es zu keinen wesentlichen Änderungen gegenüber dem Vorjahr.

Aufgrund der Ausweitung von Factoringgeschäften werden seit diesem Geschäftsjahr Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgswirksam zum Fair Value bewertet und somit der Klasse „Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“ zugeordnet. Das Factoringportfolio ist der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet. Die Berechnung des Fair Values erfolgt anhand des ursprünglichen Transaktionspreises unter Berücksichtigung vertraglicher Factoringabschlüsse.

Die Fair Values von festverzinslichen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen Finanzverbindlichkeiten werden als Barwerte der mit den Verbindlichkeiten verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung von marktüblichen Zinssätzen und bezogen auf die entsprechende Fristigkeit ermittelt.

Für derivative Finanzinstrumente ohne Optionskomponente, dazu zählen Devisentermin-, Warentermin- sowie Zinstausch- und Währungstauschgeschäfte, werden zukünftige Zahlungsströme anhand von Terminkurven ermittelt. Der Fair Value dieser Instrumente entspricht der Summe der diskontierten Zahlungsströme.

Die Bestimmung und der Ausweis der Fair Values der Finanzinstrumente orientieren sich an einer Fair-Value-Hierarchie, die die Bedeutung der für die Bewertung verwendeten Inputdaten berücksichtigt und sich wie folgt gliedert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten notierte (unverändert übernommene) Preise für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.

Stufe 2: Für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbare Inputdaten, die keine notierten Preise nach Stufe 1 darstellen. Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 2 werden auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen, z.B. Zinssätze oder Devisenkurse, und mithilfe anerkannter Modelle, z.B. Discounted-Cashflow-Modellen oder Optionspreismodellen, berechnet.

Stufe 3: Herangezogene Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten für die Bewertung des Vermögenswerts und der Verbindlichkeit basieren (nicht beobachtbare Inputdaten).

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 8 Mio € (11 Mio €) und einen Fair Value (Fair Value Hierarchie Stufe 3) von 8 Mio € (11 Mio €).

Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Weder in 2020 noch in 2019 gab es Umgliederungen zwischen Stufe 1, Stufe 2 oder Stufe 3.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten der Stufe 3 dar, welche im Wesentlichen die Beteiligung an Scania und die Forderungen im Factoringportfolio umfassen.

Mio €	Zum Fair Value bewertete Sonstige Beteiligungen (Stufe 3)	Zum Fair Value bewertete Forderungen (Stufe 3)
Stand am 1. Januar 2019	2.807	-
Zukäufe/Zugänge	123	-
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position "Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)"	-322	-
Stand am 31. Dezember 2019	2.608	-
Stand am 1. Januar 2020	2.608	-
Zukäufe/Zugänge	-	206
Abgänge	-	-176
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position "Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Sonstigen Beteiligungen (Eigenkapitalinstrumente)"	583	-
Erfolgswirksam erfasste Wertänderung in der Position "Übriges Finanzergebnis"	-	-3
Stand am 31. Dezember 2020	3.192	27

Als bedeutende, nicht beobachtbare Eingangsparameter bei den sonstigen Beteiligungen, gehen hierbei die Annahmen bezüglich Unternehmensplanung, die Wachstumsrate für die Schätzung der Cashflows nach Beendigung der Planungsperiode sowie der Diskontierungssatz in die Bewertung ein. Die herangezogene langfristige Wachstumsrate beträgt 1% (1%), der Kapitalkostensatz nach Steuern beläuft sich auf 6,4% (6,2%). Basierend auf gegenwärtig vorliegenden Informationen wird eine wesentliche Veränderung der Unternehmensplanung als unwahrscheinlich eingeschätzt. Die verwendeten Cashflow-Prognosen werden aus diesem Grund als geeignete Grundlage für die Fair-Value-Ermittlung erachtet. Bei einer Variation der langfristigen Wachstumsrate von +/-0,5%-Punkten würde das Eigenkapital um 247 Mio € (202 Mio €) höher bzw. 206 Mio € (166 Mio €) niedriger ausfallen. Bei einer Variation des auf der Nach-Steuer-Basis ermittelten Kapitalkostensatzes von +/-0,5%-Punkten würde das Eigenkapital um 280 Mio € (225 Mio €) niedriger bzw. 337 Mio € (273 Mio €) höher ausfallen. Zwischen den bedeutenden, nicht beobachtbaren Eingangsparametern bestehen keine signifikanten Beziehungszusammenhänge.

Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Aufrechnungseffekten auf die Konzernbilanz sowie die finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

Mio €	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	Nettobetrag am 31.12.2019
Derivative Finanzinstrumente	47	-18	30

Mio €	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	Nettobetrag am 31.12.2019
Derivative Finanzinstrumente	51	-18	33

Mio €	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	124	-22	102

Mio €	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	52	-22	29

Der Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten entspricht dem Nettobetrag, da in der Bilanz keine Saldierung vorgenommen wurde. In der Spalte „Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen nicht aufgerechnet wurden. Eine Saldierung kann nur bei Eintritt bestimmter künftiger Ereignisse, etwa einer Insolvenz einer der Vertragsparteien, erfolgen.

37 Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsstrategien

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der internationalen Ausrichtung unterliegt die MAN Gruppe hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktpreis-, Kredit- und Liquiditätsrisiken. Für die Identifizierung, Quantifizierung und Begrenzung der Risiken besteht ein gruppenweites Risikomanagementsystem.

Die Gesellschaften der MAN Gruppe sichern ihre Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken zu marktgerechten Konditionen grundsätzlich über das zentrale Konzern-Treasury der MAN SE. Zum Einsatz kommen originäre und vorrangig derivative Finanzinstrumente. In Ländern, deren devisenrechtliche oder aufsichtsrechtliche Bestimmungen eine Absicherung durch die MAN SE nicht ermöglichen – insbesondere Brasilien –, erfolgt der Abschluss der Fremdwährungs-, Zins- und Geldhandels-geschäfte durch die MAN SE im Namen und auf Rechnung der jeweiligen Konzerngesellschaft.

Die Risikopositionen des Konzerns werden unter Berücksichtigung vorgegebener Risikogrenzen durch das Konzern-Treasury extern bei Banken gesichert. Der Abschluss von Sicherungsgeschäften erfolgt unter angemessener Berücksichtigung der für Banken geltenden Anforderungen an das Risikomanagement und unterliegt einer strengen Überwachung, die insbesondere durch eine strikte Funktionstrennung in Handel, Abwicklung und Kontrolle gewährleistet ist.

Dem Vorstand wird regelmäßig über die Marktpreisrisiken der MAN Gruppe berichtet. Die Einhaltung der Richtlinien wird durch die interne Revision geprüft.

a) Währungsrisiko

Für jede MAN-Gesellschaft ergibt sich ein Währungsrisiko, wenn sie Geschäfte abschließt und daraus in der Zukunft Zahlungsströme entstehen, die nicht der funktionalen Währung der Gesellschaft entsprechen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, quantifizieren die MAN-Gesellschaften fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichern alle wesentlichen Risiken durch den Einsatz von Devisentermingeschäften, Devisenoptionen sowie kombinierten Zins-/Währungsswaps kontinuierlich ab.

In der MAN Gruppe werden grundsätzlich alle fest kontrahierten Kundenaufträge, eigene Bestellungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung gesichert. Währungen mit einer hohen Korrelation zum Euro, wie z.B. die dänische Krone, sowie Beteiligungen oder eigenkapital-

ähnliche Darlehen in Fremdwährung werden nur in Einzelfällen gesichert. Zudem erfolgen Sicherungsmaßnahmen für geplante Fremdwährungsumsätze des Seriengeschäfts im Rahmen definierter, MAN-geschäftsspezifischer Sicherungreichweiten und fallweise für Kundenprojekte mit hoher Abschlusswahrscheinlichkeit.

Im Rahmen des Fremdwährungsrisikomanagements eingegangene Sicherungsgeschäfte bestanden hauptsächlich in Brasilianischen Real, US-Dollar und Mexikanischen Pesos.

Die am Ende des Berichtszeitraums bestehenden nicht derivativen und derivativen Finanzinstrumente wurden im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse in einem hypothetischen Szenario bewertet. Die Auswirkungen einer Erhöhung/Abnahme einer Währungsrelation um 10% waren wie folgt:

Mio €	31.12.2020				31.12.2019			
	Eigenkapital		Periodenergebnis		Eigenkapital		Periodenergebnis	
Währungsrelation	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
EUR / MXN	-	-	-9	11	-	-	-11	11
EUR / USD	1	-1	6	-7	2	-2	21	-21
EUR / GBP	6	-8	0	-0	10	-10	1	-1
BRL / USD	3	-4	-3	4	6	-6	-6	6
EUR / DKK	3	-4	2	-2	3	-3	1	-1
EUR / HUF	3	-4	0	-0	-	-	-1	1
EUR / PLN	-	-	-3	4	-	-	-5	5
EUR / ZAR	3	-4	-0	0	3	-3	-2	2

Hedge Accounting wird bei der Absicherung von zukünftigen, in hohem Volumen eintretenden Fremdwährungsumsätzen angewendet. Um Ineffektivitäten zu vermeiden, wählen Gesellschaften, die innerhalb der MAN Gruppe Hedge Accounting anwenden, die Sicherungsquote zur Absicherung zukünftiger Fremdwährungsumsätze entsprechend ihrer Erfahrungen eigenständig aus. In laufenden oder früheren Berichtsperioden traten keine Ineffektivitäten auf. Gleichwohl kann Ineffektivität beispielsweise durch Veränderungen des Kontrahentenausfallrisikos induziert werden.

Es bestehen keine Fair-Value-Hedges.

Derivate, die im Rahmen der Anwendung von Hedge Accounting eingebunden werden, beziehen sich lediglich auf die Absicherung des Währungsrisikos. Dabei haben sich für die wesentlichen Währungspaare folgende durchschnittliche Sicherungskurse ergeben: 4,12 BRL/USD; 0,9 EUR/GBP. Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu diesen Derivaten:

Höhe, Zeitpunkt und Unsicherheit künftiger Zahlungsströme im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften innerhalb Hedge Accounting

Mio €	Laufzeit			Summe Nominalvolumen
	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	
31.12.2019				
Währungsrisiko				
Devisenterminkontrakte BRL/USD	164	128	-	293
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	152	-	-	152
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	52	9	-	61
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	47	-	-	47
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	37	-	-	37
Devisenterminkontrakte EUR/USD	30	-	-	30
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	23	-	-	23
Devisenterminkontrakte EUR/CNY	11	-	-	11
Devisenterminkontrakte - Sonstige Währungen	26	-	-	26
	542	137	-	679

Mio €	Laufzeit			Summe Nominalvolumen
	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	
31.12.2020				
Währungsrisiko				
Devisenterminkontrakte BRL/USD	68	47	-	115
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	105	-	-	105
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	57	-	-	57
Devisenterminkontrakte EUR/HUF	55	-	-	55
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	46	3	-	49
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	37	-	-	37
Devisenterminkontrakte EUR/AUD	27	-	-	27
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	23	-	-	23
Devisenterminkontrakte EUR/USD	18	-	-	18
Devisenterminkontrakte - Sonstige Währungen	24	-	-	24
	461	50	-	511

Informationen zu Sicherungsinstrumenten innerhalb Hedge Accounting

Mio €	2020	2019
Währungsrisiko		
Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-31	-20
Buchwert von Sonstigen finanziellen Vermögenswerten	3	6
Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten	27	18
Nominalwert	511	679

Informationen zu Grundgeschäften innerhalb Hedge Accounting

Mio €	2020	2019
Währungsrisiko		
Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	31	20
Rücklage für aktive Cash-Flow-Hedges	-31	-20

Informationen über die Auswirkung von Hedge Accounting auf die Gesamtergebnisrechnung

Mio €	2020	2019
Währungsrisiko		
Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten	-29	-14
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	12	8
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund nicht mehr erwarteter Zahlungsströme	5	-
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-4	0
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	0	4
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund nicht mehr erwarteter Zahlungsströme	0	-

Die erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste erfolgte in den Umsatzerlösen. Erfolgswirksame Umgliederungen weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird, betreffen abgesicherte Planumsätze in Fremdwährung.

Überleitung der Rücklage für die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (Sicherungsinstrumente)

Mio €	2020	2019
Stand am 1. Januar	-20	-11
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-44	-20
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	18	12
Reklassifizierungen weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	7	-
Sonstige Veränderungen (hauptsächlich Wechselkurseffekte)	8	0
Stand am 31. Dezember	-31	-20

Überleitung der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen

Mio €	2020	2019
Stand am 1. Januar	8	1
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-7	1
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	0	6
Reklassifizierungen weil der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-1	-
Sonstige Veränderungen (hauptsächlich Wechselkurseffekte)	5	0
Stand am 31. Dezember	7	8

b) Zinsänderungsrisiko

Der MAN Gruppe entstehen Zinsrisiken durch zinsensitive Vermögenswerte und Verbindlichkeiten.

Zinssensitive Finanzverbindlichkeiten bestehen zum Bilanzstichtag vor allem in Form von variabel verzinsten Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten und gegenüber TRATON SE.

Zinssensitive Finanzinstrumente unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Dies besteht entweder in der Form eines Marktwerttrisikos oder eines Cashflow-Risikos. Das Marktwertrisiko bestimmt sich nach der Sensitivität des Wertansatzes eines Finanzinstruments in Abhängigkeit vom Marktzinnsniveau. Das Cashflow-Risiko beschreibt das Ausmaß der Veränderung künftiger Zinszahlungen in Abhängigkeit von der Zinsentwicklung.

Ziel des Zinsrisikomanagements ist es, die Zinsrisiken der MAN Gruppe weitgehend zu eliminieren. Zinsänderungsrisiken werden in der MAN Gruppe mittels Sensitivitätsanalysen zentral ermittelt, analysiert und gesteuert. Das Konzern-Treasury schließt Sicherungen zur Begrenzung der aus originären Finanzinstrumenten resultierenden Risiken sowie fallweise für geplante Kundengeschäfte mit hoher Auftragswahrscheinlichkeit ab. Zur Sicherung werden Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Volumen und Laufzeiten werden dabei an der Tilgungsstruktur der vorgegebenen Kundenportfolios bzw. der Finanzverbindlichkeit sowie am angestrebten Sicherungsgrad ausgerichtet.

Den Zinssensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Bei variabel verzinsten originären Finanzinstrumenten wirken sich hypothetische Marktzinssatzänderungen am Bilanzstichtag wie unten dargestellt auf das Ergebnis nach Steuern aus.

Keinem Zinsänderungsrisiko unterliegen originäre Finanzinstrumente mit fester Verzinsung, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Dazu zählen bei MAN die Verbindlichkeiten gegenüber der TRATON SE. Das Zinsänderungsrisiko von Zinsderivaten wird auf Basis der Bewertung der variablen und fixen Zinszahlungen analysiert und gesteuert.

Zur Berechnung der Zinssensitivität wird eine parallele Verschiebung der Zinskurve um jeweils 100 Basispunkte (BP) unterstellt. Hieraus würden sich folgende Chancen (positive Werte) bzw. Risiken (negative Werte) ergeben:

Mio €	31.12.2020		31.12.2019	
	+ 100 BP	-100 BP	+ 100 BP	-100 BP
variabel verzinsliche originäre Finanzinstrumente	1	-1	-4	4

Eventuelle Ergebniseffekte aus der Zinssensitivitätsanalyse würden ausschließlich im Periodenergebnis wirken.

c) Rohstoffpreisrisiko

Schwankungen in Rohstoffpreisen führen zu einer Volatilität der Kosten für MAN. Daraus ergeben sich Rohstoffpreisrisiken, die nicht immer an den Kunden weitergegeben werden können. Zur Begrenzung dieser Risiken schließt die MAN SE Warentermingeschäfte mit Barausgleich ab.

Die Rohstoffpreisrisiken werden regelmäßig zentral erfasst und auf der Basis vorgegebener Risikogrenzen extern gesichert, sofern liquide Märkte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen. Zum Bilanzstichtag bestanden Warentermingeschäfte zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken bezüglich Schrott, Nichteisenmetallen, Edelmetallen und Kautschuk mit einem Marktwert von 2 Mio € (0 Mio €).

Die maximale Restlaufzeit der Sicherungen für zukünftige Transaktionen beträgt zum Geschäftsjahresende 14 Monate (6 Monate). Hedge Accounting wird derzeit nicht angewendet.

Entsprechend der Sensitivitätsermittlung von Währungsrisiken wird eine hypothetische Auf-/Abwertung der Rohstoffpreise in Höhe von 10% unterstellt. Der potenzielle Effekt aus der Marktwertveränderung der Warentermingeschäfte auf das Periodenergebnis nach Steuern beträgt +1 Mio € bei +10% (+1 Mio €) bzw. -1 Mio € (-1 Mio €) bei -10%.

d) Kredit- und Ausfallrisiko

Die MAN Gruppe ist aufgrund ihres operativen Geschäfts und aus bestimmten Finanzierungsaktivitäten Kreditrisiken ausgesetzt. Aus Sicht der MAN Gruppe beinhalten Kreditrisiken die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust verursacht. Das Kreditrisiko umfasst sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch die Gefahr einer Bonitätsverschlechterung.

Die Minimierung der Kreditrisiken erfolgt vor allem durch folgende Maßnahmen:

Die MAN Gruppe hat das Liquiditätsmanagement in der MAN SE weitestgehend zentralisiert. Bei der zentralen Anlage von flüssigen Mitteln werden die Finanzinstitute und Anlageformen sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie von derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken guter Bonität.

Das maximale Ausfallrisiko spiegelt sich im Buchwert der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte wider; siehe Anmerkung (36).

Dem Risiko aus nicht derivativen Finanzinstrumenten wird ebenfalls durch die Erfassung von Wertminderungen Rechnung getragen. Dabei werden wesentliche Einzelposten, bei denen Zweifel an einer Einbringlichkeit bestehen, separat überwacht und bewertet. Wesentliche Geld- und Kapitalanlagen sowie Derivate werden nur mit Banken sowie TRATON SE abgeschlossen. Ausgegebene Finanzgarantien führen auch zu Kredit- und Ausfallrisiken. Das maximale potenzielle Kredit- und Ausfallrisiko berechnet sich aus dem Betrag, den die MAN Gruppe zahlen müsste, wenn Ansprüche unter den Garantien geltend gemacht werden. Die entsprechenden Beträge sind im Abschnitt „Liquiditätsrisiko“ dargestellt.

Es lagen in der MAN Gruppe zum 31. Dezember 2020 keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor.

Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung der Risikovorsorge von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sowie vertraglichen Vermögenswerten:

Mio €	Allgemeiner Ansatz			Vereinfachter Ansatz	Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)		
Risikovorsorge zum 1. Januar 2019	1	-	1	64	66
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 3	-	-	-	-	-
Inanspruchnahme	-	-	0	-3	-3
Auflösungen	0	-	-	-29	-28
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	0	-	-	24	25
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	-	2	2
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	0	0
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Änderungen aus Wechselkursschwankungen)	0	-	-1	0	0
Risikovorsorge zum 31. Dezember 2019	1	-	0	60	61
Risikovorsorge zum 1. Januar 2020	1	-	0	60	61
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 3	0	-	3	-	3
Inanspruchnahme	-	-	0	-3	-3
Auflösungen	0	-	-	-8	-8
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	2	-	-	8	10
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	-	3	3
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Sonstige Änderungen (im Wesentlichen Änderungen aus Wechselkursschwankungen)	0	-	0	-5	-5
Risikovorsorge zum 31. Dezember 2020	3	-	3	55	61

Die Risikovorsorge betrifft im Wesentlichen Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die nachfolgenden Tabellen stellen dar, inwieweit Änderungen der Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte zu einer Veränderung der Risikovorsorge geführt haben und wie sich die Bruttobuchwerte der finanziellen Vermögenswerte auf die Ausfallrisiko-Rating-Klassen verteilen:

Mio €	Allgemeiner Ansatz			Vereinfachter Ansatz	Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)		
Bruttobuchwert zum 1. Januar 2019	3.299	-	1	1.510	4.809
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 3	-	-	-	-	-
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	-2.152	-	0	-105	-2.257
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-	0	0	-1
Änderungen aus Wechselkursschwankungen	11	-	-	11	22
Bruttobuchwert zum 31. Dezember 2019	1.157	-	0	1.416	2.573
Bruttobuchwert zum 1. Januar 2020	1.157	-	0	1.416	2.573
Transfer in Stufe 1	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 2	-	-	-	-	-
Transfer in Stufe 3	-3	-	3	-	-
Änderungen aufgrund von neu ausgereichten/erworbenen oder ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten	-321	-	0	-161	-482
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	0	0
Änderungen aus Wechselkursschwankungen	-42	-	-	-99	-140
Bruttobuchwert zum 31. Dezember 2020	791	-	3	1.157	1.950

Die Veränderung des Zwölf-Monats-Kreditverlusts (Stufe 1) im Vorjahr ist in Höhe von 1 980 Mio € durch die Ausbuchung der Kaufpreisforderung an Volkswagen aufgrund des Abgangs von Power Engineering geprägt.

Mio €	Allgemeiner Ansatz			Vereinfachter Ansatz	
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste - nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste - wertgemindert (Stufe 3)		
					31.12.2019
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	1.157	-	-	1.341	2.498
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	-	-	48	48
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	0	38	38
Summe	1.157	-	0	1.427	2.585

Mio €	Allgemeiner Ansatz			Vereinfachter Ansatz	
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste - nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste - wertgemindert (Stufe 3)		
					31.12.2020
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	791	-	-	1.090	1.881
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	-	-	31	31
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	3	32	35
Summe	791	-	3	1.154	1.947

e) Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die MAN Gruppe ihren Zahlungsverpflichtungen nicht in ausreichendem Maß nachkommen oder Liquidität nur zu einem erhöhten Preis beschaffen kann.

Um dieses Risiko zu begrenzen, werden die Mittelzu- und -abflüsse sowie die Fälligkeiten fortlaufend überwacht und gesteuert. Die Deckung des Finanzmittelbedarfs erfolgt sowohl durch den operativen Cashflow als auch durch externe Finanzierungen. Es bestanden im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Das Cash-Management für die operativen Bereiche erfolgt im Wesentlichen zentral im Rahmen eines Cash Poolings. Dabei werden täglich die liquiden Mittel der Konzerngesellschaften und der MAN SE zusammengeführt. Somit können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns und der einzelnen Konzerngesellschaften gesteuert werden.

Die übergangsweise fortgeführten Cash-Pooling-Strukturen der MAN Gruppe gegenüber den zum 31. Dezember 2018 an die Volkswagen Gruppe verkauften Power-Engineering-Gesellschaften wurden im Oktober 2020 aufgelöst.

Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z.B. Brasilien und Russland) in Höhe von 414 Mio € (355 Mio €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz.

Aufgrund der Integration in den Volkswagen Konzern besteht für die MAN Gruppe die Möglichkeit konzerninterner Finanzierungen. So unterhält die MAN Gruppe derzeit Kreditlinien bei der TRATON SE in Höhe von insgesamt 2 389 Mio € (2 100 Mio €), die mit 1 889 Mio € (561 Mio €) gezogen sind. Ende 2019 bestand eine gezogene Kreditlinie mit der Volkswagen AG in Höhe von 1 000 Mio €, die im März 2020 auf die TRATON SE umgeschuldet wurde.

Gesellschaften der MAN Gruppe haben Kreditlinien mit Banken über 574 Mio € (801 Mio €) zu jeweils marktüblichen vorwiegend variablen Konditionen mit unterschiedlichen Laufzeiten bis zu zehn Jahren abgeschlossen. Diese wurden überwiegend durch MAN Latin America gezogen.

Das Management wird regelmäßig über die Mittelzu- und -abflüsse und Finanzierungsquellen informiert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Cashflows der Verbindlichkeiten, der derivativen Finanzinstrumente sowie der Finanzgarantien auf die Liquiditätssituation der MAN Gruppe auswirken:

Fälligkeitsübersicht¹

Mio €	31.12.2020			31.12.2019		
	2021	2022 – 2025	> 2025	2020	2021 – 2024	> 2024
Zahlungsmittelabflüsse aus originären finanziellen Verbindlichkeiten ²	4.970	2.140	378	5.224	2.507	415
davon Finanzverbindlichkeiten	2.447	465	292	2.835	663	328
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.405	1	–	1.274	0	–
davon übrige finanzielle Verbindlichkeiten ³	1.118	1.673	86	1.115	1.844	87
Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten mit negativem Marktwert und Bruttoerfüllung ²	866	42	19	1.256	83	1
zugehörige Zahlungsmittelzuflüsse ²	848	2	–	1.220	79	1
Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten mit negativem Marktwert und Nettoerfüllung ²	42	12	1	4	16	2
Potentielle Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzgarantien	1	–	–	14	–	–

¹ Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen: Ist der Fälligkeitstermin nicht fixiert, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Zinszahlungen aufgrund variabler Verzinsung werden entsprechend den Konditionen zum Bilanzstichtag berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass die Zahlungsmittelabflüsse nicht früher als dargestellt eintreten.

² Gemäß den Anforderungen des IFRS 7 werden nur undiskontierte Zahlungsmittelabflüsse der vertraglich fixierten Zins- und Tilgungszahlungen dargestellt.

³ Der undiskontierte maximale Zahlungsmittelabfluss aus Rückkaufverpflichtungen wird als finanzielle Verbindlichkeit erfasst.

Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt.

38 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 *Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen* gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der MAN SE beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die MAN SE ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der MAN SE stehen.

Nahestehende Unternehmen oder Personen aus Sicht von MAN sind zum 31. Dezember 2020:

- die TRATON SE und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der MAN Gruppe,
- die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg,
- die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der MAN Gruppe,
- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen (Porsche Stuttgart),
- das Land Niedersachsen, sowie die mit ihm verbundenen Mehrheitsbeteiligungen,
- sonstige Personen bzw. Unternehmen, die von der MAN SE beeinflusst werden können bzw. die auf die MAN SE Einfluss nehmen können, wie
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der MAN SE,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der TRATON SE,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen Finance Luxemburg S.A.,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG,
 - assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen,
 - nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Die TRATON SE ist aufgrund der Beteiligung an der MAN SE Mutterunternehmen und damit nahestehendes Unternehmen im Hinblick auf MAN. Dies gilt auch für die Volkswagen AG, der der betreffende Anteil über die Volkswagen Finance Luxemburg S.A. und TRATON SE zuzurechnen ist. Die Porsche Automobil Holding SE hat die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken, und ist daher ebenfalls als ein nahestehendes Unternehmen zu klassifizieren. Am 31. Dezember 2020 hielt die TRATON SE 94,68 % der Stimmrechte und 94,36 % der Anteile am Grundkapital der MAN SE.

Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der TRATON SE und der MAN SE endete am 1. Januar 2019 um 0,00 Uhr. Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wurde am 20. Februar 2019 der handelsrechtliche Gewinn des Geschäftsjahres 2018 in Höhe von 548 Mio € letztmalig abgeführt.

Der Umfang der Transaktionen mit der TRATON SE und der Volkswagen AG sowie mit anderen, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Verkäufe und Dienstleistungen an		
die TRATON SE	7	15
die Volkswagen AG	2	2
weitere, nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	1.495	1.816
Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen von		
der TRATON SE	17	12
der Volkswagen AG	137	93
weiteren, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG ¹	843	907
Forderungen gegen		
die TRATON SE	5	7
die Volkswagen AG	6	6
weitere, nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	421	772
Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber		
der TRATON SE	1.898	565
der Volkswagen AG	40	1.042
weiteren, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	2.443	3.365

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Mit Porsche Automobil Holding SE, Volkswagen Finance Luxemburg S.A. sowie mit dem Land Niedersachsen, ist es in keinem der dargestellten Berichtszeiträume zu wesentlichen Transaktionen gekommen.

In den Verbindlichkeiten sind Kredite in Höhe von 1 889 Mio € (561 Mio €) gegenüber der TRATON SE enthalten. Zum 31. Dezember 2020 bestehen drei Kreditlinien in Höhe von insgesamt 2 389 Mio € (2 100 Mio €) mit der TRATON SE zur internen Finanzierung. Die kurzfristigen Ziehungen sind marktüblich verzinst. Ende 2019 bestand eine gezogene Kreditlinie mit der Volkswagen AG in Höhe von 1 000 Mio €, die im März 2020 auf die TRATON SE umgeschuldet wurde. Die Verbindlichkeiten gegenüber weiteren, nicht der MAN Gruppe angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG beziehen sich im Wesentlichen auf Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, und ihr zugeordneten Landesgesellschaften (Volkswagen Financial Services). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das verminderte Geschäftsvolumen mit Gesellschaften des ehemaligen Power-Engineering-Geschäfts zurückzuführen. Der Rückgang spiegelt sich auch in den Forderungen wider. Das Power-Engineering-Geschäft wurde im Jahr 2018 an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG veräußert, die nicht der MAN Gruppe angehört. Der Kaufpreis von 1 978 Mio € wurde im Jahr 2019 gezahlt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der TRATON SE sowie die Einkäufe und erhaltenen Dienstleistungen von der TRATON SE beinhalten ausstehende Salden für fixe und variable Vergütungsbestandteile für die amtierenden und ehemaligen Vorstandsmitglieder der MAN SE, die auch Mitglieder des Vorstands der TRATON SE waren.

Aufgrund einer Mitteilung von Navistar zur Beendigung der Zusammenarbeit in Bezug auf einen Dieselmotor wird unter den Forderungen gegen weitere, nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG eine Forderung in Höhe von 45 Mio € ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr 2020 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht der MAN Gruppe angehörende Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 960 Mio € (1 091 Mio €). Es handelt sich hierbei um das Volumen der

Forderungen, die im jeweiligen Berichtszeitraum übertragen und ausgebucht wurden. Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns bestehen darüber hinaus branchenübliche Rückkaufgarantien, siehe Anmerkung (31).

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Umfang der Beziehungen zu nicht konsolidierten Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen, mit denen Transaktionen aus dem normalen Lieferungs- und Leistungsaustausch resultieren:

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Umsatzerlöse und Sonstige Erträge mit		
nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	12	11
assoziierten Unternehmen	169	128
Bezogene Leistungen von		
nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	9	6
assoziierten Unternehmen	74	79
Forderungen gegen		
nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	17	9
assoziierte Unternehmen	50	28
Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber		
nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	21	23
assoziierten Unternehmen	2	5

Mit Gemeinschaftsunternehmen ist es in keinem der dargestellten Berichtszeiträume zu wesentlichen Transaktionen gekommen.

Mit 1 403 Mio € (1 511 Mio €) erzielte die MAN Gruppe im Geschäftsjahr mit der Volkswagen AG sowie deren nicht im MAN Konzernabschluss konsolidierten Tochterunternehmen mehr als 10% der gesamten Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse wurden in allen Segmenten, insbesondere im Segment MAN Truck & Bus, erwirtschaftet und resultieren im Wesentlichen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft über Volkswagen Financial Services.

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der MAN SE ist in den Anmerkungen (39, 40 und 41) dargestellt. Bei Unternehmen, die der MAN Gruppe über diese Personen nahestehen, wurden im Geschäftsjahr 2020 Einkäufe in Höhe von 5 Mio € (6 Mio €) getätigt.

Insgesamt wurden durch die MAN Gruppe an das Management in Schlüsselpositionen die nachfolgenden Beiträge geleistet. Darin sind auch Leistungen enthalten, die durch die TRATON SE ausgezahlt werden, aber an die MAN Gruppe weiter belastet werden. In der Aufstellung enthalten sind, soweit sie im Jahr 2020 bzw. im Vorjahr ihre jeweilige Position innehatten, Mitglieder des Vorstands der MAN SE, Mitglieder des Aufsichtsrats der MAN SE sowie Mitglieder des Vorstands der TRATON SE. Die bei Unternehmen der MAN Gruppe angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags.

T€	2020	2019
Kurzfristig fällige Leistungen	3 724	5 542
Anteilsbasierte Vergütungen	649	669
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	369	446
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	4 404	-
	9 146	6 657

Die Verpflichtungen gegenüber dem Management in Schlüsselpositionen enthalten ausstehende Salden für die Vergütung des Aufsichtsrats, für die Fair Values der den betroffenen Personen gewährten Performance Shares sowie für deren variable Vergütung in Höhe von 1 578 T€ (3 930 T€).

Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zahlungen an Herrn Drees im Zusammenhang mit seinem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Vorstand.

Zum 31. Dezember 2020 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen gegenüber den amtierenden Vorstandsmitgliedern auf 222 T€ (17 T€).

39 Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)

Der Aufsichtsrat der TRATON SE beschloss Ende des Jahres 2018, in das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE (17. Januar 2019) einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger

ger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung) einzuführen. Davon sind auch einzelne Mitglieder und ehemalige Mitglieder des MAN-Vorstands betroffen.

Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Aktie der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (Gewährung im Jahr 2019) bzw. der TRATON SE (Gewährung ab dem Jahr 2020) in Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt.

Den Berechtigten wurden insgesamt 157 493 Performance Shares für 2020 zugeteilt, ihr Fair Value betrug im Gewährungszeitpunkt 2 668 T€ (basierend auf der Aktie der TRATON SE). Im Vorjahr wurden den betroffenen Personen insgesamt 5 838 Performance Shares zugeteilt, ihr Fair Value betrug im Gewährungszeitpunkt 751 T€ (basierend auf der Vorzugsaktie der Volkswagen AG). Der Buchwert der Verpflichtung zum 31. Dezember 2020 betrug 2 559 T€ (449 T€). Der Vergütungsaufwand in Höhe von 2 787 T€ (449 T€) wurde als Personalaufwand erfasst. Sofern die betroffenen Personen zum 31. Dezember 2020 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt - T€ (- T€) betragen. In die Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen.

In den oben angegebenen Zahlen sind auch die Performance Shares enthalten, die gemäß der zugrunde liegenden Aufhebungsvereinbarung zugesagt wurden.

Für weitere Details zu den Performance Shares verweisen wir auf unsere Erläuterungen im „Vergütungsbericht“ als Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

40 Vergütung des Vorstands

Die Vorstandsmitglieder wurden wie folgt vergütet:

T€	2020	2019
Zum 31. Dezember 2020 amtierende Vorstandsmitglieder¹		
Erfolgsunabhängige Komponenten ²	836	855
Erfolgsabhängige Komponenten ³	752	831
Komponente mit langfristiger Anreizwirkung ⁴	255	544
Aufwand für Altersversorgung	183	17

T€	2020	2019
Ehemalige Vorstandsmitglieder⁵		
Erfolgsunabhängige Komponenten ⁶	378	336
Erfolgsabhängige Komponenten	118	632
Komponente mit langfristiger Anreizwirkung ⁴	479	-
Aufwand für Altersversorgung	-	71

¹ Christian Schenk seit 1. Oktober 2019; Dr. Martin Rabe und Dr. Ing.h.c. Andreas Tostmann seit 16.07.2020

² einschließlich Nebenleistungen; Angabe 2020 vor Verzicht auf Festvergütung Schenk 8 T€

³ gemäß aktuell vorliegender Kennzahlen

⁴ Vergütungsstruktur TRATON SE

⁵ Jan-Henrik Laferntz bis 30. September 2019; Professor Dr. Carsten Intra und Joachim Drees bis 15.07.2020

⁶ einschließlich Nebenleistungen; Angabe 2020 vor Verzicht auf Festvergütung Drees 14 T€, Professor Dr. Intra 4 T€

Die Herren Drees und Professor Dr. Intra wurden bis 16. Januar 2019 auf Grundlage ihrer Dienstverträge mit der MAN Truck & Bus SE und ab dem 17. Januar 2019 auf Grundlage ihrer Dienstverträge mit der TRATON SE entsprechend der dort jeweils geltenden Vergütungsstruktur von diesen vergütet. Die MAN Truck & Bus SE erstattete ab dem 17. Januar 2019 der TRATON SE anteilig die von dieser gezahlten festen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile für die Herren Drees in Höhe von 80% der TRATON-Vergütung und Professor Dr. Intra in Höhe von 20% der TRATON-Vergütung. Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann hat seit dem 16. Juli 2020 einen Dienstvertrag mit der TRATON SE und wird gemäß der dort geltenden Vergütungsstruktur von der TRATON SE vergütet. Die MAN Truck & Bus SE erstattet der TRATON SE anteilig die von dieser gezahlten festen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile in Höhe von 80% der TRATON-Vergütung. Dementsprechend ist hier deren anteilige Vergütung der MAN angegeben.

Aufgrund der Übertragung der Versorgungsverpflichtungen der Herren Drees, Professor Dr. Intra auf die TRATON SE beinhaltet der Barwert der Versorgungsverpflichtungen allein die Verpflichtungen gegenüber der Herren Dr. Rabe und Schenk und belief sich am 31. Dezember 2020 auf 222 T€ (17 T€). Der Aufwand für Altersversorgung betrug 2020 insgesamt 183 T€ (17 T€) für den Dienstzeitanteil. Der Zinsanteil wird nicht als Bestandteil des Aufwands für Altersversorgung berichtet. Der Aufwand für Altersversorgung enthält bei den ehemaligen Vorstandsmitgliedern zudem auch die vereinbarten Zuführungsweiterbelastungen für Herrn Jan-Henrik Lafrentz für die Versorgungsverpflichtungen außerhalb der MAN.

Herr Schenk erhält u. a. einen Kostenzuschuss für eine Unterkunft in der Region München, die Übernahme der Relocation- und Umzugskosten in angemessener Höhe sowie für wöchentliche Familienheimfahrten.

Die Versorgungsbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder, einschließlich der im ersten Jahr nach Beendigung des Vertrags und Übertritt in den Ruhestand geleisteten Bezüge, sowie ihrer Hinterbliebenen beliefen sich zum 31. Dezember 2020 auf 2 694 T€ (7 175 T€). Für Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind zum 31. Dezember 2020 insgesamt 37 135 T€ (37 521 T€) zurückgestellt.

Die Vergütungsstruktur der TRATON SE enthält eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung. Die Komponente mit langfristiger Anreizwirkung enthält den Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit. Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. In den oben dargestellten Bezügen sind entsprechend den handelsrechtlichen Vorschriften die Fair Values der zugeteilten Performance Shares im jeweiligen Gewährungszeitpunkt berücksichtigt.

Aufwendungen aus Performance Shares stellen keine Bezüge im Sinne der handelsrechtlichen Regelungen dar und sind damit in den obigen Tabellen nicht enthalten.

Für weitere Informationen zu den Details des Performance-Share-Plans siehe Anhangsangabe „Leistungen auf Basis von Performance Shares (aktienbasierte Vergütung)“.

Die Vorstandsmitglieder einschließlich ihrer Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien sind in der Anhangsangabe „Organe“, weitere Einzelheiten zur Vergütungsstruktur bzw. ihren Bestandteilen sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, angegeben

Die individualisierten Bezüge der Vorstandsmitglieder während des Bestellungszeitraums bei der MAN SE ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Vergütung des Vorstands 2020/(2019)

T€	Erfolgsunabhängige Komponenten ¹	Erfolgsabhängige Komponenten ²	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung ³	Aufwand für Altersvorsorge	Gesamt
Zum 31. Dezember 2020 amtierende Vorstandsmitglieder					
Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann (Vorsitzender des Vorstands) (seit 16. Juli 2020)	257	80	255	-	593
Dr. Martin Rabe (seit 16. Juli 2020)	180	212	-	9	402
Christian Schenk (seit 1. Oktober 2019)	398 (96)	460 (155)	- (-)	174 (17)	1 032 (267)
Ehemalige Vorstandsmitglieder					
Joachim Drees (bis 15. Juli 2020)	303 (607)	94 (518)	383 (435)	- (-)	780 (1 560)
Dr. Carsten Intra (bis 15. Juli 2020)	76 (152)	24 (159)	96 (109)	- (-)	195 (419)
Jan-Henrik Lafrentz (bis 30. September 2019)	- (336)	- (632)	- (-)	- (71)	- (1 039)
Gesamt	1 214 (1 191)	870 (1 463)	734 (544)	183 (88)	3 002 (3 286)

¹ einschließlich Nebenleistungen; Angabe 2020 vor Verzicht auf Festvergütung Drees 14 T€, Professor Dr. Intra 4 T€, Schenk 8 T€

² 2020: Angaben gemäß aktuell vorliegender Kennzahlen

³ Vergütungsstruktur TRATON SE

Gemäß der zwischen der TRATON SE und Herrn Drees abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarung wird sein Dienstvertrag mit der TRATON SE ab der Beendigung seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied bis zum 17. Januar 2024, also bis zum regulären Ende seines Dienstvertrages mit der TRATON SE, fortgeführt. Die MAN Truck & Bus SE erstattet bis zum 31. März 2023, also bis zum Ende seiner ursprünglichen Bestellung zum Vorstandsmitglied bei

der MAN SE und MAN Truck & Bus SE, der TRATON SE anteilig die von dieser gezahlten festen (ohne Nebenleistungen) und variablen Vergütungsbestandteile in Höhe von 80% der TRATON-Vergütung. Hierfür wurden insgesamt 4 404 T€ bei der MAN Truck & Bus SE zurückgestellt. Der Anteil der fixen Vergütung beträgt 1 516 T€ und der Anteil der variablen Vergütung 2 889 T€. Die Höhe der variablen Vergütung ist abhängig von den zukünftigen Ergebnissen der durchschnittlichen operativen Rendite des Industrial Business der TRATON GROUP, der durchschnittlichen Kapitalrendite im Industrial Business der TRATON GROUP, Ergebnis je Aktie der TRATON GROUP sowie dem Börsenkurs der TRATON Aktie. Im Geschäftsjahr 2020 erstattet die MAN Truck & Bus SE hiervon ab dem 16. Juli 2020 der TRATON SE somit eine weitere Vergütung von insgesamt 337 T€. Der Anteil der fixen Vergütung beträgt 257 T€ und der Anteil der variablen Vergütung 81 T€.

41 Vergütung des Aufsichtsrats

Die Aufsichtsratsvergütung setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2020	2019
Feste Vergütung	526	515
Variable Vergütung	-	1 030
Vergütung für die Tätigkeit in Ausschüssen	175	169
Sitzungsgelder	55	35
	756	1 749

Die Mitglieder des Aufsichtsrats einschließlich ihrer Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien sind in der Anhangsangabe „Organe“, weitere Einzelheiten zur Vergütungsstruktur bzw. ihren Bestandteilen sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, angegeben.

Die individualisierten Bezüge der aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Vergütung des Aufsichtsrats in T€

Name	Zeitraum der Zugehörigkeit	Feste Vergütung	Variable Vergütung	Vergütung für Tätigkeit in Ausschüssen	Sitzungsgelder	Gesamt 2020	Gesamt 2019
Matthias Gründler, Vorsitzender	seit 21.07.2020	-	-	-	-	-	-
Andreas Renschler, Vorsitzender	bis 15.07.2020	-	-	-	-	-	-
Jürgen Kerner, stellv. Vorsitzender ¹	ganzzjährig	53	-	35	7	95	198
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz, stellv. Vorsitzender	ganzzjährig	53	-	35	7	95	198
Michael Behrendt	ganzzjährig	35	-	35	6	76	143
Annette Danielski	ganzzjährig	-	-	-	-	-	-
Dr. Julia Kuhn-Piëch	ganzzjährig	35	-	-	1	36	107
Irmgard Maucher ¹	ganzzjährig	35	-	-	3	38	107
Angelika Pohlenz	ganzzjährig	35	-	-	4	39	107
Mag. Mark Philipp Porsche	ganzzjährig	35	-	-	2	37	107
Stephanie Porsche-Schröder	ganzzjährig	35	-	-	2	37	107
Brigitte Runge ¹	ganzzjährig	35	-	-	3	38	92
Karina Schnur ¹	ganzzjährig	35	-	18	4	57	122
Erich Schwarz ¹	ganzzjährig	35	-	-	3	38	107
Athanasios Stimoniaris ¹	ganzzjährig	35	-	35	7	77	144
Markus Wansch ¹	ganzzjährig	35	-	18	5	58	108
Steffen Zieger ¹	ganzzjährig	35	-	-	4	39	107
Gesamt 2020		526	-	175	55	756	-
Gesamt 2019		515	1 030	169	35	-	1 749

¹ Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

Die bei der MAN SE oder bei anderen Unternehmen der MAN Gruppe angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags. Dieses richtet sich – soweit es sich um Mitglieder von deutschen Betriebsräten handelt – nach den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes.

Für die Mitgliedschaft in Aufsichtsräten von anderen Gesellschaften der MAN Gruppe erhielten Herr Behrendt 21 T€ (18 T€), Herr Kerner 20 T€ (6 T€), Frau Kuhn-Piëch 21 T€ (18 T€), Herr Porsche 20 T€ (18 T€), Frau Porsche-Schröder 20 T€ (18 T€), Frau Runge 21 T€ (14 T€), Frau Schnur 24 T€ (22 T€), Herr Prof. Dr. Schulz - T€ (3 T€), Herr Schwarz 20 T€ (15 T€), Herr Stimoniariis 24 T€ (22 T€), Herr Wansch 21 T€ (18 T€) und Herr Zieger 3 T€ (3 T€).

Die Auslagererstattungen für die Teilnahme an Aufsichtsratsitzungen sowie Ausschusssitzungen betragen im Geschäftsjahr 2020 10 T€ (19 T€).

42 Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2020 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben. Die Entsprechenserklärung ist in der Erklärung zur Unternehmensführung als gesonderter Teil des zusammengefassten Lageberichts enthalten sowie auf der Internetseite der MAN SE www.corporate.man.eu veröffentlicht.

43 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 26. Januar 2021 haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmervertreter eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Die erzielte Einigung sieht eine Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen vor. Zu den geplanten Maßnahmen gehören eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien sowie der Abbau von rund 3.500 Stellen bis Ende 2022 in Deutschland über alle Unternehmensbereiche hinweg. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive der noch offenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Produktionsnetzwerk) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe

eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

44 Segmentberichterstattung

Die Aktivitäten der MAN Gruppe werden in die berichtspflichtigen Segmente MAN Truck & Bus und MAN Latin America aufgeteilt. Im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen und auf die Bewertung der Ertragskraft werden die Ergebnisse dieser Segmente regelmäßig vom Vorstand der MAN SE in seiner Funktion als verantwortlicher Unternehmensinstanz überprüft. Unter Sonstige ist vorwiegend die MAN-Zentrale dargestellt. Gesellschaften ohne operatives Geschäft sowie die Beteiligungen an Scania und Sinotruk sind der Zentrale zugeordnet. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten sowie die Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments werden innerhalb der Position Sonstige dargestellt.

Beschreibung der berichtspflichtigen Segmente:

MAN Truck & Bus ist einer der führenden Anbieter von Nutzfahrzeugen und Transportlösungen und expandiert vom Kernmarkt Westeuropa in die Wachstumsmärkte Osteuropas und Asiens.

MAN Latin America zählt zu den größten Herstellern von Lkw und Bussen in Brasilien und beliefert Kunden auf dem brasilianischen Markt sowie weiteren wichtigen Wachstumsmärkten.

Die Segmentinformationen stellen die fortgeführten Bereiche dar. Entsprechend schließen die Segmentangaben der aktuellen und der Vorperiode die entsprechenden Informationen für aufgegebene Geschäftsbereiche, die in dem Konzernabschluss enthalten sind, aus.

Die Ergebnisgröße für die Beurteilung der Ertragslage eines Segments ist das Operative Ergebnis. Das Operative Ergebnis wird als Ergebnis vor Steuern und vor dem Finanzergebnis ermittelt. Ergebniseffekte im Zusammenhang mit materiellen und immateriellen Vermögenswerten aus dem Erwerb eines einzelnen Segments werden aus dem Operativen Ergebnis des Segments eliminiert.

Die Segmentinformationen sind in Übereinstimmung mit den Ausweis- und Bewertungsmethoden, die bei der

Aufstellung des Konzernabschlusses angewendet wurden, ermittelt. Die Umsätze zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Preisen. Die Abschreibungen bzw. Wertminderungen betreffen die den einzelnen Unternehmensbereichen zugeordneten Immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerte. Sie enthalten auch die Abschreibungen bzw. Wertminderungen auf Nutzungsrechte nach IFRS 16. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne

die Zugänge von Nutzungsrechten nach IFRS 16 ausgewiesen.

Die nachfolgenden Tabellen enthalten segmentbezogene Informationen für das Geschäftsjahr 2020.

Segmentinformationen (1/2)

in Mio €	MAN Truck & Bus		MAN Latin America	
	2020	2019	2020	2019
Umsatz der Bereiche	9.659	11.088	1.235	1.738
Umsatz zwischen den Bereichen	-54	-162	-3	-4
Umsatz Konzern	9.605	10.926	1.233	1.734
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-553	371	-15	55
davon Abschreibungen	-1.157	-1.082	-51	-63
davon Wertminderungen	-152	-	-1	0
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	18	57	-	-
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	67	48	-	-
Investitionen¹	450	631	80	105

Segmentinformationen (2/2)

in Mio €	Sonstige				Gruppe	
	Zentrale ²		Kons./Überl.		2020	2019
	2020	2019	2020	2019		
Umsatz der Bereiche	-	7	-57	-170	10.838	12.663
Umsatz zwischen den Bereichen	-	-5	57	170	-	-
Umsatz Konzern	-	3	-	-	10.838	12.663
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-48	-55	-15	-11	-631	361
davon Abschreibungen	-3	-3	-8	-11	-1.219	-1.159
davon Wertminderungen	0	0	0	-	-153	-1
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	116	138	-	-	134	196
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	854	799	-	-	921	846
Investitionen¹	85	229	-84	-105	530	860

¹ Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inkl. Nutzungsrechten nach IFRS 16. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 641 Mio € (973 Mio €) verteilte sich mit 555 Mio € (737 Mio €) auf MAN Truck & Bus, mit 84 Mio € (111 Mio €) auf MAN Latin America und mit 1 Mio € (125 Mio €) auf Sonstige.

² Zentrale: MAN SE, Shared-Service-Gesellschaften sowie direkt von der MAN SE gehaltene Beteiligungen

Die Überleitung der Summe der Segmentergebnisse zum Ergebnis vor Steuern und aufgegebenen Geschäftsbereichen der MAN Gruppe stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2020	2019
Summe Segmentergebnis (Operatives Ergebnis der Bereiche)	-568	427
Operatives Ergebnis der Zentrale	-48	-55
Ergebniseffekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	-11	-14
Konsolidierung innerhalb der MAN Gruppe	-4	3
Operatives Ergebnis (MAN Gruppe)	-631	361
Finanzergebnis	56	349
Ergebnis vor Steuern und aufgegebenen Geschäftsbereichen (MAN Gruppe)	-576	710

Segmentinformationen nach Regionen^{1,2}

Mio €	Deutschland	EU-27+ 3 (ohne Deutschland)	Brasilien	Südamerika (ohne Brasilien)	Rest der Welt	Gesamt
2020						
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31. Dezember	4.502	2.865	893	-	339	8.599
Umsatz ³	3.192	4.725	1.074	129	1.718	10.838
2019						
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31. Dezember	4.663	3.117	1.204	-	359	9.344
Umsatz ³	3.257	5.486	1.458	132	2.330	12.663

¹ Ausführliche Segmentinformationen bezüglich MAN Latin America sind in der Tabelle „Segmentberichterstattung“ enthalten. „Übrige Regionen“ enthält auch die Umsatzerlöse aus Sicherungsgeschäften.

² Ab dem Geschäftsjahr 2020 wird eine neue Regionenhierarchie verwendet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

³ Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2020

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2020	Kapitalanteil	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Jahr
I. MUTTERUNTERNEHMEN						
MAN SE, München						
II. TOCHTERUNTERNEHMEN						
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften						
1. Inland						
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt-Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00 %	26	1.261	2019
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		94,00 %	36.756	1.068	2019
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		100,00 %	1.039	–	2020 ¹
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		100,00 %	44.668	–	2020 ^{1,9}
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		100,00 %	623	304	2019
MAN Marken GmbH, München	EUR		100,00 %	21	–1	2019
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		100,00 %	25	–	2020 ¹
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		100,00 %	130.934	–	2020 ¹
MAN Truck & Bus SE, München	EUR		100,00 %	563.488	–	2020 ¹
TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00 %	5.124	312	2019
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00 %	18.100	259	2019
2. Ausland						
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	ZAR	18,0152	70,00 %	10.305	–5.027	2019
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0152	100,00 %	911.674	85.612	2019
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	PLN	4,5562	100,00 %	745.298	75.384	2019
MAN Capital Corp., Pompano Beach / FL	USD	1,2276	100,00 %	248.591	996	2019
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach / FL	USD	1,2276	100,00 %	84.618	10.678	2019
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	EUR		100,00 %	1.867.475	46.469	2019
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyros	EUR		100,00 %	2.288	–273	2017
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	364,3300	100,00 %	4.998.312	651.058	2019
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	TRY	9,1013	100,00 %	264.053	2.061	2019
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	6,3756	100,00 %	694.985	–130.110	2019
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Steyr	EUR		100,00 %	27.318	2.124	2019
MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,5562	100,00 %	8.617	686	2019
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	KRW	1.336,2100	100,00 %	17.260.910	201.477	2019
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	4,9380	100,00 %	–4.463	2.899	2018
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	THB	36,7268	99,99 %	133.672	–1.865	2019
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	26,2390	100,00 %	1.160.624	84.190	2019
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	DKK	7,4405	100,00 %	123.907	9.663	2019
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	EUR		100,00 %	74.134	10.324	2019
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	EUR		100,00 %	122.791	7.006	2019
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	EUR		100,00 %	25.914	4.312	2019
MAN Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués	MXN	24,4115	100,00 %	–736.990	–951.607	2019
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	AED	4,5092	100,00 %	49.563	–4.442	2018
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	EUR		100,00 %	25.969	3.575	2019
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	NOK	10,4574	100,00 %	181.497	21.785	2019
MAN Truck & Bus Österreich GmbH, Steyr	EUR		100,00 %	745.832	20.077	2019
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,5562	100,00 %	38.942	32.230	2019
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	EUR		100,00 %	7.128	3.430	2019

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2020	Kapitalanteil	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Jahr
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	1,0811	100,00 %	27.098	2.525	2019
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		100,00 %	9.449	791	2019
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00 %	12.436	929	2019
MAN Truck & Bus Sverige AB, Kungens Kurva	SEK	10,0247	100,00 %	49.253	10.736	2019
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	8,0290	100,00 %	62.685	83	2019
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	GBP	0,8993	100,00 %	102.741	6.183	2018
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	EUR		100,00 %	246.987	3.657	2019
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,5562	100,00 %	1.073.044	80.948	2019
MAN Türkiye A.S., Ankara	TRY	9,1013	99,99 %	845.713	161.094	2019
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	RUB	91,7754	100,00 %	680.225	166.298	2019
OOO MAN Truck and Bus RUS, Moskau	RUB	91,7754	100,00 %	5.817.606	909.684	2019
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	UAH	34,7826	100,00 %	275.285	12.546	2019
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften						
1. Inland						
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00 %	26	-	2019
LoadFox GmbH, München	EUR		100,00 %	-	-3.083	2019
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	EUR		100,00 %	2.880	53	2019
MAN HR Services GmbH, München	EUR		100,00 %	50	-	2019 ¹
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR		100,00 %	25	-	2019 ¹
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	EUR		100,00 %	517	-76	2019
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00 %	1.336	387	2019
2. Ausland						
Beech's Garage (1983) Ltd., Belper	GBP	0,8993	100,00 %	-	-	2020 ⁶
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8993	100,00 %	757	-	2018 ⁴
ERF Ltd., Swindon	GBP	0,8993	100,00 %	-	-	2018 ⁴
HRVS Group Ltd., Belper	GBP	0,8993	100,00 %	-	-	2020 ⁶
HRVS Rentals Ltd., Belper	GBP	0,8993	100,00 %	-	-	2020 ⁶
LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR		100,00 %	11.050	639	2019
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantfontein	ZAR	18,0152	100,00 %	-	-1.775	2017 ^{2,4}
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., Isando	ZAR	18,0152	100,00 %	0	-	2018 ⁴
MAN Latin America Importacao, Industria e Comércio de Veiculos Ltda., Limeira	BRL	6,3756	100,00 %	-	-	2019 ⁴
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	18,0152	100,00 %	-	-68.539	2017 ^{2,4}
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	INR	89,6900	99,99 %	3.252.600	-3.328.300	2019
MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	9,5167	100,00 %	-	-	2020 ^{3,5}
Re-MAN Parts Ltd., Belper	GBP	0,8993	100,00 %	-	-	2020 ⁶
Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo	BRL	6,3756	99,99 %	-	-	2019 ³
S.A. Trucks Ltd., Bristol	GBP	0,8993	100,00 %	1	-	2018 ⁴
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN						
2. Ausland						
OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	RUB	91,7754	50,00 %	120.340	3.993	2019
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	SEK	10,0247	50,00 %	1.400	248	2019

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2020	Kapitalanteil	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Jahr
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN						
1. Inland						
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	EUR		49,00 %	52.420	615	2019 ³
2. Ausland						
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	CNY	8,0290	25,00 %	30.427.871	3.775.667	2019 ^{7,8}
UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand	UZS	12.860,4150	32,89 %	175.383.447	106.196.088	2019
V. BETEILIGUNGEN						
1. Inland						
Car2Car Communication Consortium, Braunschweig	EUR		5,55 %	446	- 166	2019
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	EUR		30,00 %	1.625	214	2019
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	EUR		8,16 %	886	697	2019
Roland Holding GmbH, München	EUR		22,83 %	3.006	- 8	2019
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	EUR		50,00 %	14.464	- 37	2019
2. Ausland						
Maghreb Truck Industry SpA, Sidi M'Hamed	DZD	162,2990	10,00 %	128.980	- 1.020	2019 ³
Scania AB, Södertälje	SEK	10,0247	13,35 %	14.636.053	39	2019 ¹⁰

¹ Ergebnisabführungsvertrag² in Liquidation³ Rumpfgeschäftsjahr⁴ zurzeit keine Geschäftstätigkeit⁵ Neugründung⁶ Neuerwerb⁷ Konsolidierter Abschluss⁸ Zahlen gemäß IFRS⁹ Sachverhalt iSd §1 UmwG¹⁰ Stimmrechtsquote 17,37 %

ORGANE

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

Matthias Gründler

(seit 21.07.2020)
Albershausen,
Vorsitzender des Vorstands der TRATON SE

Vorsitzender des Aufsichtsrats

- ¹ Volkswagen Financial Services AG
- ² MAN Truck & Bus SE (Vors.)
- ³ Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
- ⁴ MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)
Scania AB, Schweden (Vors.)
Scania CV AB, Schweden (Vors.)

Andreas Renschler

(bis 15.07.2020)
Stuttgart,
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG
Vorsitzender des Vorstands der TRATON SE

Vorsitzender des Aufsichtsrats

- ¹ Deutsche Messe AG
- ² Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
MAN Energy Solutions SE (Vors.)
MAN Truck & Bus SE (Vors.)
- ³ Navistar International Corporation, USA
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
- ⁴ MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)
Porsche Holding Stuttgart GmbH
Scania AB, Schweden (Vors.)
Scania CV AB, Schweden (Vors.)

Jürgen Kerner*

Frankfurt,
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- ¹ MAN Truck & Bus SE (stellv. Vors.)
Premium Aerotec GmbH (stellv. Vors.)
Siemens AG
Siemens Energy AG
thyssenkrupp AG (stellv. Vors.)
TRATON SE

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz

Krefeld,
ehem. Vorsitzender des Vorstands der thyssenkrupp AG

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Michael Behrendt

Hamburg,
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG

- ¹ Barmenia Versicherungen a. G. (stellv. Vors.)
Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG (stellv. Vors.)
Barmenia Krankenversicherung AG (stellv. Vors.)
Barmenia Lebensversicherung a. G. (stellv. Vors.)
ExxonMobil C. E. Holding GmbH
Hapag-Lloyd AG (Vors.)
MAN Energy Solutions SE
MAN Truck & Bus SE

Annette Danielski

Leinfelden-Echterdingen,
Leiterin Group Finance der TRATON SE

- ¹ Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH
- ² MAN Truck & Bus SE
- ³ Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China
- ⁴ MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien

Dr. Julia Kuhn-Piëch

Salzburg/Österreich,
Immobilienmanagerin

- ¹ AUDI AG
MAN Truck & Bus SE
TRATON SE
- ³ Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Irmgard Maucher*

München,
stellv. Betriebsratsvorsitzende der
MAN Truck & Bus SE, Werk München

Angelika Pohlentz

Wiesbaden,
ehem. Generalsekretär der Internationalen
Handelskammer (ICC), Berlin

Mag. Mark Philipp Porsche

Salzburg/Österreich,
Geschäftsführer der F.A. Porsche Beteiligungen GmbH

¹ MAN Truck & Bus SE

³ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Österreich
FAP Beteiligungen AG, Österreich
Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
SEAT S. A., Spanien

Stephanie Porsche-Schröder

Lochau/Österreich
Diplom-Designerin

¹ MAN Truck & Bus SE

³ Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Brigitte Runge*

Baddeckenstedt,
Geschäftsführerin der IG Metall Salzgitter-Peine

¹ MAN Truck & Bus SE

Karina Schnur*

Reichertshofen,
Generalsekretärin der Mitbestimmung der
MAN Truck & Bus SE und der TRATON SE

¹ MAN Truck & Bus SE

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
TRATON SE

Erich Schwarz*

Steyr/Österreich,
Betriebsratsvorsitzender der MAN Truck & Bus
Österreich GesmbH

¹ MAN Truck & Bus SE

³ MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Österreich

Athanasios Stimoniaris*

München,
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE
und des SE-Betriebsrats
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE
und des SE-Betriebsrats
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats und des
Gesamtbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE
und des SE-Betriebsrats

¹ MAN Truck & Bus SE

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
Volkswagen AG
TRATON SE (stellv. Vors.)

Markus Wansch*

Schwabach,
Betriebsratsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE,
Werk Nürnberg

¹ MAN Truck & Bus SE

Steffen Zieger*

Leipzig,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

¹ MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (stellv. Vors.)
TRATON SE

* Von der Belegschaft gewählt

Stand: 31. Dezember 2020 bzw. Datum des Ausscheidens

¹ Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

² Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate

³ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

⁴ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

Ausschüsse des Aufsichtsrats der MAN SE

(Stand: 31.12.2020)

Präsidium

Matthias Gründler (Vors.)
 Michael Behrendt
 Jürgen Kerner
 Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz
 Athanasios Stimoniariis
 Markus Wansch

Prüfungsausschuss

Annette Danielski (Vors.)
 Michael Behrendt
 Jürgen Kerner (stellv. Vors.)
 Karina Schnur
 Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz
 Athanasios Stimoniariis

Nominierungsausschuss

Matthias Gründler
 Michael Behrendt
 Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Ekkehard D. Schulz

Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann

(seit 16.07.2020)
 Braunschweig,
 Vorsitzender des Vorstands

- ¹ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
- ² MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
- ³ Fraunhofer Research Austria GmbH, Österreich
 Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China

Joachim Drees

(bis 15.07.2020)
 Stuttgart,
 Vorsitzender des Vorstands

- ¹ MAN Energy Solutions SE
 Renk Aktiengesellschaft
 Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH
 Volkswagen Financial Services AG
- ² MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
- ³ Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China

Dr. Martin Rabe

(seit 16.07.2020)
 Neufahrn,
 Vorstand Personal und Arbeitsdirektor

- ⁴ MAN Truck & Bus Österreich GesmbH

Prof. Dr. Carsten Intra

(bis 15.07.2020)
 München,
 Vorstand Personal und Arbeitsdirektor

- ⁴ MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien

Christian Schenk

Braunschweig,
 Finanzvorstand

Stand: 31. Dezember 2020 bzw. Datum des Ausscheidens

¹ Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

² Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate

³ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

⁴ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

Vorstand und Geschäftsführung Konzernunternehmen

MAN Truck & Bus SE

München

Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann, Vorsitzender des Vorstands (seit 16.07.2020)

Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands (bis 15.07.2020)

Prof. Dr. Carsten Intra (bis 15.07.2020)

Michael Kobriger

Holger Mandel

Göran Nyberg

Dr. Martin Rabe (seit 16.07.2020)

Christian Schenk

Dr. Frederik Zohm

MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.

São Paulo/Brasilien

Antonio Roberto Cortes, Vorsitzender

Paulo Marcos Barbosa (bis 29.02.2020)

Mauricio Rodrigues (seit 01.03.2020)

Stand: 31. Dezember 2020 bzw. Datum des Ausscheidens

¹ Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

² Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate

³ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

⁴ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate



WEITERE INFORMATIONEN

4

SEITE
167

WEITERE INFORMATIONEN

- 169 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 170 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 178 MAN Konzern Siebenjahresübersicht
- 180 Impressum

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des MAN Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des MAN Konzerns beschrieben sind.

München, den 8. Februar 2021

MAN SE

Der Vorstand

Dr. Ing. h.c. Andreas Tostmann

Dr. Martin Rabe

Christian Schenk

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die MAN SE

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der MAN SE, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Kapitalflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang zum Konzernabschluss, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der MAN SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss,

entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des

Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Geschäfts- oder Firmenwerte stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des MAN Konzerns dar. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte besteht aufgrund der Ermessensspielräume bei der Einschätzung künftiger Zahlungsmittelzuflüsse und Kapitalisierungszinssätze, insbesondere auch aufgrund der zu berücksichtigenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, aus unserer Sicht ein bedeutsames Risiko wesentlicher falscher Darstellungen. Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwertes war daher und auch aufgrund der Komplexität der Bewertungsmodelle im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sowie die Zuordnung von Vermögenswerten und Schulden zu den jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der internen Berichtsstruktur mit dem Management diskutiert und beurteilt. Unter Einbezug von internen Bewertungsspezialisten wurden die zugrunde liegenden Bewertungsmodelle für die Ermittlung der mittels Discounted-Cashflow-Modells berechneten Nutzungswerte sowohl methodisch als auch arithmetisch nachvollzogen. Wir haben die von den gesetzlichen Vertretern erstellten operativen Planungen in Bezug auf die Annahmen zu der Entwicklung von Absatzmärkten, Produktionskosten, Margen und verwendeten Wachstumsraten unter Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie mit planungsverantwortlichen Mitarbeitern erörtert und mit externen Informationen, insbesondere zu Marktstudien, verglichen. Die Ableitung der Kapitalisierungszinssätze haben wir gewürdigt, indem wir insbesondere die Zusammensetzung der hierfür herangezogenen Gruppe an Vergleichsunternehmen über den verwendeten Beta-Faktor beurteilt haben sowie die von

der MAN-Gruppe verwendeten landesspezifischen Parameter zur aktuellen Entwicklung von Zinsen und Marktrisiko prämien verglichen haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wert-minderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zu den für Ansatz und Bewertung von Geschäfts- oder Firmenwerten wesentlichen relevanten Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ sowie „15. Immaterielle Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

Bewertung von vermieteten Vermögenswerten und von Gebrauchtwagen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Vermietete Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus Verkäufen von Fahrzeugen, die mit einer Rückkaufverpflichtung versehen sind (Sale-and Buy-Back-Transaktionen). Hierbei schließen Gesellschaften des Konzerns beim Verkauf von Fahrzeugen mit den Kunden gleichzeitig bzw. zeitnah Rückkaufverkaufsvereinbarungen ab, die die Abnahme bzw. Rücknahme dieser Fahrzeuge zu festgelegten Konditionen nach Ablauf einer festgelegten Laufzeit vorsehen. In der Bilanz werden diese Vermögenswerte unter „Vermietete Vermögenswerte“ ausgewiesen. Es besteht ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bewertung der ausgewiesenen vermieteten Vermögenswerte, da die Bewertung unter Berücksichtigung von möglichen Wertminderungsrisiken in hohem Maße von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter über die zukünftige Entwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt abhängig und damit in hohem Maße ermessensbehaftet ist.

Gleiches gilt auch für die bereits im Bestand befindlichen Gebrauchtwagen, da der Markt für Gebrauchtwagen im abgelaufenen Geschäftsjahr, nicht zuletzt auch durch die mit der Corona-Pandemie zusammenhängenden Auswirkungen, durch hohe Überbestände und deutlich geringere Verkaufspreise gekennzeichnet war.

Vor dem Hintergrund der insbesondere durch COVID-19 gestiegenen Unsicherheit der zukunftsgerichteten Bewertung sowie der dabei zugrunde liegenden ermessensbehafteten Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaften war die Bewertung der vermieteten Vermögenswerte und der Gebrauchtwagen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen in Bezug auf die vermieteten Vermögenswerte und die im Bestand befindlichen Gebrauchtfahrzeuge haben wir uns mit den zugrundeliegenden Unternehmensprozessen befasst. Die Annahmen der gesetzlichen Vertreter im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes insbesondere vor dem Hintergrund der COVID-19 Auswirkungen haben wir mit Vertretern der Gesellschaft anhand von länderübergreifenden Portfolio- und Margenanalysen des letzten Jahres diskutiert und beurteilt. Die Prüfungshandlungen in Bezug auf ein mögliches Restwertrisiko bei den vermieteten Vermögenswerten beinhalteten insbesondere die stichprobenweise Gegenüberstellung der vertraglichen Rückkaufwerte mit den erzielten Preisen aus aktuellen Verkäufen ähnlicher Modelle. Zur Beurteilung der ermittelten Restwerte pro Fahrzeug haben wir die Buchwerte der unter den vermieteten Erzeugnissen ausgewiesenen Fahrzeuge mit der Bewertung von aktuell im Bestand befindlichen Fahrzeugen abgeglichen. Das zugrundeliegende Mengengerüst haben wir über den im System für das Geschäftsjahr 2020 erfassten Absatz nachvollzogen und die der Bewertung zugrundeliegenden Inputdaten stichprobenweise zu den Vertragsunterlagen abgeglichen.

Die Bewertung der Gebrauchtfahrzeuge haben wir methodisch, arithmetisch und im Hinblick auf Methodenstetigkeit nachvollzogen und die Werte zu öffentlich verfügbaren Bewertungslisten bzw. zugänglichen Marktdaten abgeglichen und diese ebenfalls mit tatsächlich erzielten Verkaufspreisen verglichen.

Aus unseren Prüfungshandlungen bzgl. der Bewertung der vermieteten Vermögenswerte und der Gebrauchtwagen haben sich keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zu den für die Bewertung von vermieteten Vermögenswerten und von Gebrauchtwagen wesentlichen Rechnungslegungsmethoden sind in

den Abschnitten „4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie „19. Vermietete Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen sowie für Kulenzen gegenüber Kunden werden Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft ausgewiesen. Sie stellen einen wesentlichen Teil der sonstigen Rückstellungen des MAN Konzerns dar. Bei der Bildung dieser Rückstellungen bestehen hohe Ermessensspielräume bei den Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die Ermittlung des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Kosten, sowie der Diskontierungszinssätze. Aufgrund dieser Tatsache beinhaltet die Vollständigkeit und Bewertung aus unserer Sicht ein bedeutsames Risiko wesentlicher falscher Darstellungen im Abschluss und war daher im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern implementierten Prozess dahingehend gewürdigt, ob und in welcher Art er die vollständige Erfassung aller relevanten Gewährleistungsfälle berücksichtigt. In diesem Zusammenhang haben wir zunächst stichprobenweise nachvollzogen, ob für jedes verumsatzte Fahrzeug automatisch eine Zuführung zur Rückstellung für Gewährleistung erfolgt. Die Berechnung der systemseitig pro verkauftem Fahrzeug errechneten Rückstellungen für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen haben wir rechnerisch nachvollzogen. Die Annahmen in Bezug auf die geschätzten Schadensverläufe haben wir mit den Verantwortlichen erörtert und anhand von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit beurteilt. Analytische Prüfungshandlungen haben wir dahingehend durchgeführt, dass wir die Entwicklung der Umsatzerlöse und verkauften Fahrzeuge mit der Entwicklung der Gewährleistungsrückstellungen verglichen und Abweichungen von unserer Erwartungshaltung mit den gesetzlichen Vertretern erörtert haben. Die Diskontierungszinssätze haben wir mit den laufzeitadäquaten Zinssätzen aus Marktdaten abgestimmt und die Berechnung mit diesen Sätzen nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zum Ansatz und der Bewertung von Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sind in den Abschnitten „4 g) Sonstige Rückstellungen“ sowie „27 Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser

Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw.

das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den

tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;

- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungs-informationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen

werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „MAN_SE_KA+ZLB_ESEF-2020-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten

Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. 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 – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;

- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 2. Dezember 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 15. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der MAN SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Heiko Hummel.

Anlage zum Bestätigungsvermerk:

1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts

Folgenden Bestandteil des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die im Abschnitt „Corporate Governance-Bericht“ des Konzernlageberichts enthaltene Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Darüber hinaus haben wir die nachfolgend aufgeführten lageberichtsfremden Angaben nicht inhaltlich geprüft. Lageberichtsfremde Angaben im Konzernlagebericht sind Angaben, die nicht nach §§ 289, 289a bzw. nach §§ 289b bis 289f HGB vorgeschrieben sind, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

- Corporate-Governance-Bericht

2. Weitere Sonstige Informationen

Zu den „Sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- MAN auf einen Blick
- Abschnitt 1 An unsere Aktionäre und
- Abschnitt 4 Weitere Informationen, inkl. der Versicherung der gesetzlichen Vertreter

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird

Der Lagebericht enthält Querverweise auf Internetseiten des Konzerns sowie der Konzerngruppe. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

München, den 11. Februar 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hummel
Wirtschaftsprüfer

Esche
Wirtschaftsprüfer

MAN KONZERN SIEBENJAHRESÜBERSICHT

Mio €	2020	2019	2018 ¹	2017 ¹	2016	2015	2014
Auftragseingang	11.566	13.404	13.896	12.397	14.357	14.381	15.332
davon Inland	3.366	3.616	3.906	3.268	3.677	3.486	3.267
davon Ausland	8.200	9.789	9.990	9.129	10.680	10.895	12.066
Auftragseingang nach Bereichen							
MAN Truck & Bus	10.309	11.820	12.640	11.296	10.342	10.059	9.269
MAN Latin America	1.312	1.717	1.432	1.190	861	1.047	2.253
MAN Energy Solutions	-	-	-	-	2.808	2.949	3.280
Renk	-	-	-	-	486	483	666
Sonstige/Konsolidierung	-55	-133	-176	-88	-139	-157	-135
Umsatz	10.838	12.663	12.104	11.087	13.564	13.702	14.286
davon Inland	3.192	3.257	3.194	2.961	3.273	3.252	2.906
davon Ausland	7.646	9.406	8.910	8.126	10.290	10.449	11.380
Umsatz nach Bereichen							
MAN Truck & Bus	9.659	11.088	10.815	10.037	9.243	8.997	8.412
MAN Latin America	1.235	1.738	1.421	1.141	861	1.047	2.253
MAN Energy Solutions	-	-	-	-	3.113	3.305	3.273
Renk	-	-	-	-	496	487	480
Sonstige/Konsolidierung	-57	-163	-131	-90	-150	-134	-133
Auftragsbestand am 31.12.	3.626	3.531	3.770	3.000	5.641	6.037	6.244
davon aus dem Inland	1.084	1.146	1.183	833	1.280	1.164	1.216
davon aus dem Ausland	2.542	2.385	2.587	2.166	4.360	4.872	5.028
Belegschaft am 31.12.	39.509	39.737	38.430	54.297	53.824	55.030	55.903
davon bei Inlandsgesellschaften	21.338	21.846	21.952	31.441	31.444	31.720	32.309
davon bei Auslandsgesellschaften	18.171	17.891	16.478	22.856	22.380	23.310	23.594
Mitarbeiter Stammpersonal am 31.12.	36.569	36.333	35.214	50.455	49.982	51.234	51.995
Leiharbeitnehmer am 31.12.	1.714	2.251	2.638	2.584	1.562	802	879
Belegschaft im Jahresdurchschnitt	39.813	38.961	38.081	53.968	54.135	55.267	55.587
Zahlen zur MAN-Aktie							
Stammaktien am 31.12. (in €)	42,80	43,20	90,15	95,40	94,33	92,70	92,16
Stammaktien Jahreshöchstkurs (in €)	52,50	90,35	97,70	97,60	95,69	99,02	93,80
Stammaktien Jahrestiefstkurs (in €)	36,10	38,22	90,15	93,54	90,51	90,20	87,99
Stammaktien Kurs-Gewinn-Verhältnis am 31.12. ³	-	9,5	30,4	90,0	-	90,9	104,7
Vorzugsaktien am 31.12. (in €)	42,40	41,20	91,60	93,99	93,15	91,90	91,31
Vorzugsaktien Jahreshöchstkurs (in €)	52,50	91,60	96,10	96,39	94,50	97,70	93,25
Vorzugsaktien Jahrestiefstkurs (in €)	37,20	38,40	90,40	93,25	90,30	89,13	87,70
Vorzugsaktien Kurs-Gewinn-Verhältnis am 31.12. ³	-	9,0	30,8	88,7	-	90,1	103,8
Dividende je Aktie (in €) ⁴	0,11	0,11	5,10	5,10	5,10	5,10	5,10
Ergebnis je Aktie nach IAS 33 (in €) ³	-2,94	4,57	2,97	1,06	-0,12	1,02	0,88
Eigenkapital je Aktie (in €)	40,8	39,9	40,5	40,7	38,2	37,0	35,9

¹ 2017 und 2018: Aufgrund der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts zum 31. Dezember 2018 erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung ein gesonderter Ausweis des Bereichs unter Ergebnisse aufgeborener Geschäftsbereiche. 2017 wurde angepasst.

² 2013: Angepasst aufgrund der rückwirkenden Anwendung des von Volkswagen verwendeten Schemas der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

³ Für fortgeführte Bereiche

⁴ Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MAN SE werden der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 0,11 € je Stamm- bzw. Vorzugsaktie auszuschütten.

Mio €	2020	2019	2018 ¹	2017 ¹	2016	2015	2014
Langfristige Vermögenswerte	13.541	13.281	12.442	13.391	12.795	11.203	10.534
Vorräte	2.219	2.446	2.305	3.397	3.246	3.058	3.095
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.689	1.945	3.855	2.712	2.602	3.070	3.384
Wertpapiere und Flüssige Mittel	641	1.173	1.150	782	796	779	525
Eigenkapital	5.936	6.048	5.685	6.125	5.850	5.565	5.485
Pensionen	587	592	488	590	624	496	603
Langfristige und Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	3.097	3.716	4.236	3.101	2.995	2.515	2.485
Erhaltene Anzahlungen	-	-	-	655	705	789	819
Übrige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.471	8.490	9.342	9.810	9.264	8.745	8.145
Gesamtvermögen/Gesamtkapital	18.090	18.846	19.751	20.282	19.438	18.110	17.538
Umsatzerlöse	10.838	12.663	12.104	11.087	13.564	13.702	14.286
Umsatzkosten	- 9.537	- 10.385	- 9.904	- 8.996	- 11.033	- 11.107	- 11.695
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.300	2.278	2.200	2.091	2.531	2.594	2.591
Übrige Aufwendungen und Erträge	- 1.932	- 1.917	- 1.868	- 1.734	- 2.327	- 2.502	- 2.207
Operatives Ergebnis^{1,2}	- 631	361	332	358	204	92	384
Finanzergebnis	56	349	231	- 31	- 155	3	- 142
Ergebnis vor Steuern	- 576	710	562	327	49	95	242
Ertragsteuern	144	- 38	- 126	- 171	- 55	64	- 100
Ergebnis aufgegebener Geschäftsbereiche	-	39	250	166	-	- 10	124
Ergebnis nach Steuern	- 432	712	686	321	- 7	150	267
Minderheitsanteile	0	0	11	10	12	- 10	- 13
Abschreibungen und Wertminderungen langfristiger Vermögenswerte (ab 2013 inkl. Vermietete Erzeugnisse)	- 1.372	- 1.160	- 1.034	- 948	- 1.014	- 1.047	- 905
Investitionen und Finanzierung							
in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte	524	736	683	660	854	688	605
in Beteiligungen	7	124	0	1	6	20	5
Forschungs- und Entwicklungskosten	533	672	670	731	881	791	718
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	570	515	544	268	833	1.162	- 695
Cashflow aus der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	- 515	1.228	- 235	- 628	- 831	- 667	- 154
Netto-Cashflow (bis 2013 Free Cashflow)	55	1.731	380	- 326	2	495	- 849
Kennzahlen							
Operative Rendite (%)	- 5,8	2,9	2,7	3,2	1,5	0,7	2,7
Umsatzrendite RoS (%)	-	-	-	-	-	2,9	3,0
ROCE (%)	-	-	-	-	-	5,1	5,8

¹ 2017 und 2018: Aufgrund der Veräußerung des Power-Engineering-Geschäfts zum 31. Dezember 2018 erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung ein gesonderter Ausweis des Bereichs unter Ergebnisse aufgegebener Geschäftsbereiche, 2017 wurde angepasst.

² 2013: Angepasst aufgrund der rückwirkenden Anwendung des von Volkswagen verwendeten Schemas der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung

³ Der Vorstand und der Aufsichtsrat der MAN SE werden der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 0,11 € je Stamm- bzw. Vorzugsaktie auszuschütten.

Impressum

Herausgeber

MAN SE
Communications
Dachauer Str. 641
80995 München
www.corporate.man.eu

Investor Relations

Telefon: +49 89 36098-0
investor.relations@man.eu

Communications

Telefon: +49 89 36098-111
presse@man.eu

Illustrationen

Bernd Schifferdecker

Lagebericht und Konzernabschluss

Inhouse produziert mit firesys

Copyright

© 2021 bei MAN SE und
Strichpunkt GmbH
Stuttgart / Berlin