

DAIMLER

Zwischenbericht Q2 2020



Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	6
C Konzernzwischenlagebericht	7 – 30
Geschäftsentwicklung	7
Ertragslage	9
Finanzlage	16
Vermögenslage	20
Investitions- und Forschungstätigkeit	23
Mitarbeiter	23
Wichtige Ereignisse	24
Risiko- und Chancenbericht	25
Prognosebericht	29
D Geschäftsfelder	31 – 35
Mercedes-Benz Cars & Vans	31
Daimler Trucks & Buses	33
Daimler Mobility	35
E Konzernzwischenabschluss	36 – 64
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	36
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	38
Konzernbilanz	40
Konzern-Kapitalflussrechnung	41
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	42
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	44
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	65
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	66
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	67

Titelmotiv: Die neue E-Klasse.

Umfangreich aktualisiert geht die neue E-Klasse an den Start. Die wichtigsten Eckpunkte der Modellpflege sind das dynamischere Design, die nächste Generation von Fahrassistenzsystemen, das höhere Komfortniveau und die Erweiterung des Modellportfolios um zahlreiche elektrifizierte Antriebe. Verfügbar sind sieben Modelle als Plug-in-Hybride (Diesel und Benziner, Limousine und Kombi, Heck- und Allradantrieb). Mit über 14 Millionen ausgelieferten Limousinen und T-Modellen seit 1946 ist die E-Klasse die meistverkaufte Modellreihe in der Geschichte von Mercedes-Benz.

Q2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

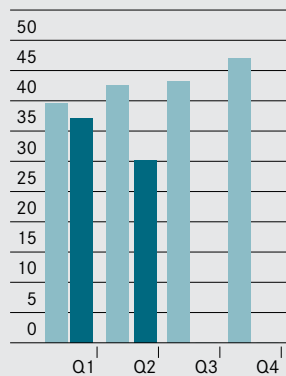
€-Werte in Millionen	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Umsatz	30.184	42.650	-29 ¹
Europa	11.455	17.237	-34
davon Deutschland	4.787	6.708	-29
Nordamerika	8.212	13.217	-38
davon USA	7.268	11.364	-36
Asien	9.173	9.690	-5
davon China	5.348	4.659	+15
Übrige Märkte	1.344	2.506	-46
Sachinvestitionen	1.609	1.751	-8
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.255	2.357	-4
davon aktivierte Entwicklungskosten	711	788	-10
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	685	-1.302	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	778	-1.208	.
EBIT	-1.682	-1.558	.
Bereinigtes EBIT	-708	2.447	.
Konzernergebnis	-1.906	-1.242	.
Ergebnis je Aktie (in €)	-1,87	-1,24	.
Beschäftigte	293.688	298.655 ²	-2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 29 %.

2 Stand 31.12.2019.

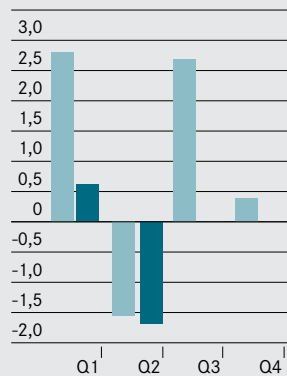
Umsatz

in Milliarden €



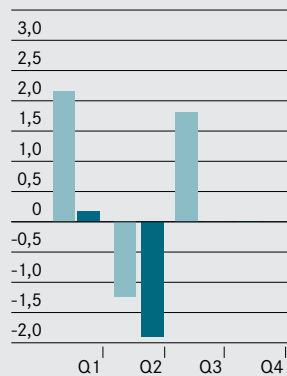
EBIT

in Milliarden €



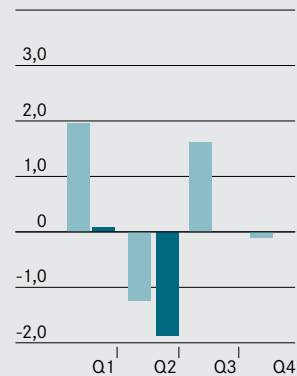
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



2019
2020

Q1-2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Umsatz	67.407	82.348	-18 ¹
Europa	26.799	33.857	-21
davon Deutschland	10.727	13.088	-18
Nordamerika	19.361	24.822	-22
davon USA	17.119	21.502	-20
Asien	17.777	18.661	-5
davon China	9.177	9.049	+1
Übrige Märkte	3.470	5.008	-31
Sachinvestitionen	3.221	3.419	-6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.609	4.735	-3
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.343	1.462	-8
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.631	-3.341	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.084	-3.168	.
EBIT	-1.065	1.240	.
Bereinigtes EBIT	11	4.757	-100
Konzernergebnis	-1.738	907	.
Ergebnis je Aktie (in €)	-1,78	0,72	.
Beschäftigte	293.688	298.655 ²	-2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 18%.

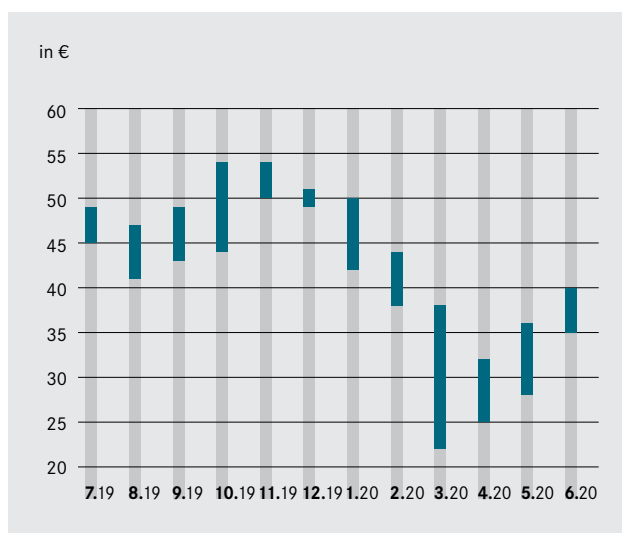
2 Stand 31.12.2019.

Daimler am Kapitalmarkt

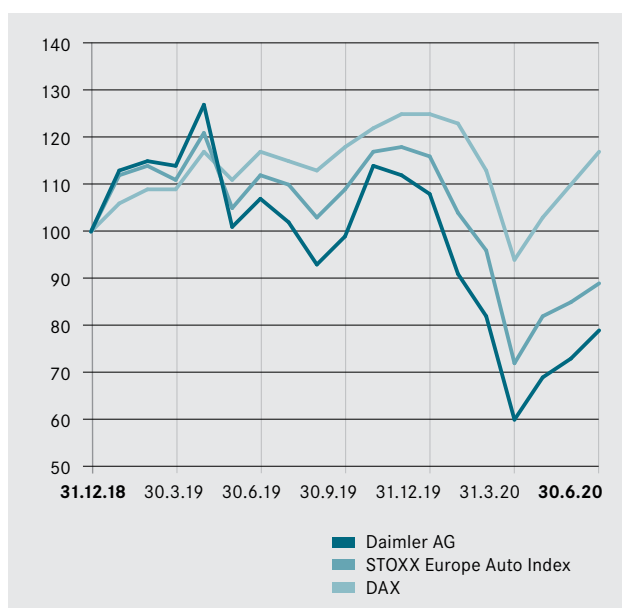
Kennzahlen

	30. Juni 2020	30. Juni 2019	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q2 (in €)	-1,87	-1,24	.
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	38,67	52,35	-26
Xetra-Schlusskurs (in €)	36,15	48,93	-26

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2019/2020



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Börsen und Automobilaktien im zweiten Quartal 2020 mit volatiler Aufwärtsbewegung

Nach einer kurzen Schwächephase zu Beginn des zweiten Quartals zeigten die stützenden Maßnahmen der Notenbanken und Regierungen, die zum Teil in der Berichtsperiode noch ausgeweitet wurden, ihre Wirkung. Die Börsenindizes kletterten im Verlauf des Quartals weltweit nach oben und machten damit einen großen Teil der Verluste aus den Vormonaten wieder gut. Rückenwind erhielten im zweiten Quartal auch Automobilwerte, bei denen die Investoren die Aktienpositionen in den letzten drei Monaten wieder hochgefahren haben. Ihre Kurse wurden insbesondere von den Unterstützungsmaßnahmen und den ergriffenen wirtschaftspolitischen Maßnahmen sowie dem Rückgang der Ölpreise unterstützt, aber auch der Automobilabsatz in China erholte sich im zweiten Quartal schneller als von vielen Marktteilnehmern erwartet. Auch die Daimler-Aktie zeigte im zweiten Quartal 2020 nach anfänglichen Kursverlusten eine deutliche Kurserholung. Neben den geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen machten insbesondere positive Signale vom chinesischen Automarkt den Anlegern Mut. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 36,15 € und lag damit um rund 31 % über dem Wert zum Ende des ersten Quartals 2020. Im gleichen Zeitraum stieg der DAX um 24 % und der STOXX Europe Auto Index um 23 %.

Erfolgreiche Refinanzierung in volatilem Marktumfeld

Der Daimler-Konzern hat sich im zweiten Quartal des Jahres 2020 trotz eines sehr volatilen Marktumfelds erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Neben einigen lokalen Transaktionen wurden durch die Daimler AG zwei Anleihen begeben, die ein Volumen von 1,5 Mrd. € sowie von 3,0 Mrd. € umfassten. Darüber hinaus wurde Anfang April eine zusätzliche Kreditlinie in Höhe von 12 Mrd. € mit einem internationalen Bankenkonsortium vereinbart. Nach Durchführung von Kapitalmarkttransaktionen im Laufe des zweiten Quartals, die zu einer Reduzierung dieser Linie führten, wurde der verfügbare Betrag von 12 Mrd. € auf 9,9 Mrd. € angepasst. Weiterhin konnten im zweiten Quartal mehrere Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 2,6 Mrd. US-\$ generiert. In Großbritannien wurde ein Volumen von 0,5 Mrd. GBP begeben. Darüber hinaus sind in Deutschland über eine ABS-Transaktion 0,65 Mrd. € sowie über ein Offenmarktgeschäft 0,92 Mrd. € zugeflossen (S. 19).

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 541.800 (i. V. 821.700) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau

Umsatz bei 30,2 (i. V. 42,7) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von -1,7 (i. V. -1,6) Mrd. €; bereinigtes Konzern-EBIT von -0,7 (i. V. 2,4) Mrd. €

Konzernergebnis von -1,9 (i. V. -1,2) Mrd. €

Free Cash Flow im Industriegeschäft durch liquiditätssichernde Maßnahmen unterstützt bei 0,7 (i. V. -1,3) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2020 Absatz, Umsatz, EBIT und Free Cash Flow des Industriegeschäfts unter Vorjahresniveau erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft rückläufig

Schon im ersten Quartal hatten die globale Ausbreitung des Coronavirus und die ergriffenen Gegenmaßnahmen die wirtschaftlichen Aktivitäten zunächst in China und dann im weiteren Verlauf auch in Europa, den USA und anderen Märkten erheblich eingeschränkt. Diese Entwicklung hat sich im zweiten Quartal zunächst weiter verschärft. Nicht nur der schwankungsanfällige Industriesektor, sondern in besonderem Maße auch der Dienstleistungsbereich wurden von der Krise massiv erfasst. Geschäftsklima, Verbrauchervertrauen, Konsumausgaben und Industrieproduktion fielen im April angesichts der nationalen Shutdowns in fast allen großen Volkswirtschaften deutlich. Infolgedessen ging die weltweite Wirtschaftsleistung im zweiten Quartal im Vorjahresvergleich nach letzten Schätzungen noch einmal merklich zurück. Mit dem vorsichtigen Beginn der Lockerungen ab Mai setzte zwar vielerorts die wirtschaftliche Erholung ein, dieser Prozess wird sich angesichts des Fortdauerns der Corona-Pandemie aber noch länger hinziehen. Trotz dieser Entwicklungen hat sich der globale Aktienmarkt nach dem tiefen Einbruch im März im Laufe des zweiten Quartals deutlich erholt und lag zuletzt nur noch rund 10% unterhalb des Höchststandes von Mitte Februar. In China, das als erste große Volkswirtschaft von der COVID-19-Pandemie betroffen war, setzte die Erholung bereits etwas früher ein, so dass die Wirtschaftsleistung dort nach dem deutlichen Einbruch zu Jahresbeginn schon im zweiten Quartal wieder ein leichtes Plus im Vorjahresvergleich verzeichnen konnte. Die Rezession in der Europäischen Währungsunion dürfte im April ihren Tiefpunkt erreicht haben, als Industrieproduktion und Einzelhandel im Vorjahresvergleich um mehr als ein Viertel bzw. rund ein Fünftel einbrachen. Frühindikatoren deuten auf eine einsetzende Erholung ab Mai hin; nichtsdestotrotz ist davon auszugehen, dass die Wirtschaftsleistung in der Eurozone im zweiten Quartal insgesamt noch einmal stärker schrumpfte als im ersten Quartal. Nahezu zeitgleich mit Europa und ähnlich abrupt wurde auch die US-amerikanische Wirtschaftsaktivität abgebremst. Die drastischen Rückgänge bei Produktion und Konsumausgaben im April konnten nach frühzeitigen Lockerungen zwar bereits im Mai zum Teil wieder aufgeholt werden; in Summe schrumpfte aber auch die US-Wirtschaft deutlich. Als Reaktion auf den wirtschaftlichen Einbruch haben Notenbanken und Regierungen in China, Europa, USA und anderen Regionen massive Stützungsmaßnahmen ergriffen, was einen noch gravierenderen Krisenverlauf verhindert haben

sollte. Weitere große Volkswirtschaften wie Japan, Indien, Brasilien und Russland sind ebenfalls in erheblichem Ausmaß von der Corona-Krise betroffen. Für die rohstoffexportierenden Volkswirtschaften kam der weitere Ölpreisverfall auf teils unter 20 US-\$ je Barrel im April verschärfend hinzu; im weiteren Quartalsverlauf konnte sich der Ölpreis angesichts der leichten Nachfrageerholung und deutlicher Produktionskürzungen auf ein Niveau von knapp 40 US-\$ je Barrel erholen.

Auch die Entwicklung des **weltweiten Pkw-Marktes** war weiterhin stark durch die Corona-Krise geprägt. Die deutlich rückläufige Marktentwicklung, die schon im ersten Quartal begonnen hatte, setzte sich im zweiten Quartal in nahezu allen für Daimler wichtigen Absatzregionen fort. Der Monat April dürfte aber vielerorts den Tiefpunkt der Krise markiert haben. Der chinesische Markt hingegen, der bereits im ersten Quartal seinen stärksten Rückgang zu verzeichnen hatte, zeigte zuletzt schon wieder eine Erholungstendenz. Dennoch lag die weltweite Pkw-Nachfrage im zweiten Quartal weiterhin deutlich zweistellig unter dem Vorjahresniveau.

Seit dem Tiefpunkt im Februar erholte sich die Nachfrage auf dem chinesischen Markt schrittweise. Im zweiten Quartal lagen die Pkw-Verkäufe bereits wieder leicht über dem Vorjahresniveau. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge hatte im April mit einem Marktrückgang von fast 50% seinen schwächsten Monat in der aktuellen Krise. Im weiteren Quartalsverlauf konnten die Verluste etwas reduziert werden, insgesamt lag die Nachfrage aber immer noch mehr als 30% unter dem Vorjahresniveau.

Auch der europäische Markt erreichte im April seinen Tiefpunkt mit einem Absatzvolumen, das sich in etwa drei Viertel unter dem Niveau des Vorjahres bewegte. Auch wenn die Rückgänge im Mai und Juni nicht mehr ganz so drastisch waren, gingen die Pkw-Verkäufe im zweiten Quartal im Vorjahresvergleich insgesamt stark zurück. Der westeuropäische Absatzmarkt verzeichnete mit einem Minus von etwas mehr als 50% einen drastischen Rückgang. Von den fünf größten Einzelmärkten waren Spanien und Großbritannien mit Absatzeinbrüchen von jeweils rund 70% am stärksten betroffen, aber auch in Frankreich, Deutschland und Italien waren die Verluste mit einem Minus zwischen 43 und 57% massiv. In Osteuropa sank die Nachfrage ebenfalls deutlich.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) war im zweiten Quartal 2020 stark rückläufig. Dabei verringerte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um rund 40 % und für kleine Transporter um mehr als 50 %. Der US-Markt für große Transporter lag deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika verzeichnete ebenfalls einen deutlichen Marktrückgang.

Wichtige **Lkw-Absatzmärkte** verzeichneten im zweiten Quartal eine sehr schwache Entwicklung. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) befand sich schon vor Ausbruch der Corona-Krise in einer zyklischen Abschwungphase. Verstärkt durch die drastische Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation verlor der Markt gemessen am Vorjahresniveau rund die Hälfte seines Volumens.

Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 verzeichnete nach letzten Schätzungen einen starken Rückgang von mehr als 50 %. In Brasilien war die Nachfrage nach schweren Lkw ebenfalls zunehmend von der tiefen Wirtschaftskrise beeinträchtigt und ging im Vergleich zum Vorjahresniveau um rund 30 % zurück. In Japan lagen die Verkäufe von schweren Lkw gut 10 % unter dem Vorjahresniveau.

Die **Busmärkte** entwickelten sich angesichts der Krise ebenfalls sehr schwach. In der Region EU30 ging die Nachfrage nach Bussen nach letzten Schätzungen deutlich zurück, in Brasilien war der Markt im zweiten Quartal ebenfalls deutlich rückläufig.

Konzernabsatz deutlich unter Vorjahresniveau

Im zweiten Quartal 2020 hat Daimler weltweit 541.800 (i. V. 821.700) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. ↗ **C.01**

Mercedes-Benz Cars hat das zweite Quartal mit weltweit 408.900 (i. V. 575.600) abgesetzten Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart abgeschlossen. Die Verkäufe im zweiten Quartal waren von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und den vorübergehenden Schließungen von Handelsbetrieben vor allem in Europa und Nordamerika maßgeblich geprägt. In Europa wurden 113.400 (i. V. 244.800) Fahrzeuge abgesetzt. Im Kernmarkt Deutschland haben wir 39.500 (i. V. 82.500) Fahrzeuge ausgeliefert. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurden 196.200 (i. V. 168.300) Einheiten verkauft. Das entspricht dem höchsten Absatz in China, der je in einem zweiten Quartal von Mercedes-Benz Cars erzielt wurde und zeigt, dass sich bisher die Nachfrage im größten Markt erholt. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 42.500 (i. V. 75.500) Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von April bis Juni 2020 einen Absatz von 71.900 (i. V. 111.100) Einheiten. Der deutliche Rückgang ist wesentlich von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. In der Region EU30 setzte Mercedes-Benz Vans 42.900 (i. V. 78.600) Einheiten ab. Auch in Nordamerika lag der Absatz mit 10.900 (i. V. 12.300) Einheiten deutlich unter dem Vorjahr. In den USA haben wir im zweiten Quartal 9.600 (i. V. 8.700) Einheiten verkauft; in Lateinamerika ging der Absatz auf 2.200 (i. V. 4.900) Einheiten zurück. In China lag der Absatz mit 9.500 (i. V. 7.100) Einheiten deutlich über dem Vorjahreszeitraum.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag insbesondere COVID-19-bedingt im zweiten Quartal 2020 mit 57.900 Einheiten um 54 % unter dem Vorjahresniveau. In Nordamerika gingen unsere Lkw-Verkäufe um 63 % auf 20.000 Einheiten zurück. Auch in der Region EU30 waren wir mit einem deutlichen Rückgang des Absatzes auf 9.700 (i. V. 19.800) Lkw von der weltweiten Marktschwäche betroffen. In Brasilien setzten wir 4.800 Einheiten ab; dies entspricht einem Absatzrückgang von 34 % gegenüber dem Vorjahresquartal. In Asien bewegten sich unsere Lieferungen mit 17.700 (i. V. 34.000) Lkw ebenfalls deutlich unter denen des Vorjahres.

Der Absatz von **Daimler Buses** ging im Wesentlichen infolge der COVID-19-Pandemie im zweiten Quartal 2020 um 63 % auf 3.100 Einheiten zurück. In der Region EU30 hat Daimler Buses dabei mit 1.200 Einheiten 57 % weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahresquartal. Auch in Mexiko gingen unsere Verkäufe mit 200 Einheiten deutlich zurück (-64 %). In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 900 Fahrgestellen einen Absatzrückgang um 66 %. Massiv rückläufig war mit 45 (i. V. 500) Einheiten unser Absatz in Indien.

Bei **Daimler Mobility** ging das Neugeschäft aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des damit verbundenen Absatzrückgangs unserer automobilen Geschäftsfelder im Vergleich zum Vorjahresquartal deutlich um 24 % auf 14,0 Mrd. € zurück. Das Vertragsvolumen lag Ende Juni bei 153,7 Mrd. € und damit um 6 % unter dem Niveau vom Jahresende 2019. Auch das Versicherungsgeschäft verzeichnete einen Rückgang. Weltweit wurden im zweiten Quartal 504.000 (i. V. 602.000) Versicherungspolice über Daimler Mobility abgeschlossen.

C.01

Konzernabsatz

	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Daimler-Konzern	541.833	821.666	-34
Mercedes-Benz Cars	408.924	575.639	-29
Mercedes-Benz Vans	71.876	111.118	-35
Daimler Trucks	57.945	126.474	-54
Daimler Buses	3.088	8.435	-63

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung, die verkürzte Kapitalflussrechnung und die verkürzte Bilanz zusätzlich zum Daimler-Konzern für das »Industriegeschäft« und für »Daimler Mobility« dargestellt. Die Spalten Industriegeschäft und Daimler Mobility stellen dabei eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses. Daimler Mobility entspricht dem Segment Daimler Mobility. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Umstellung der unternehmensinternen Steuerungs- und Berichtsstruktur ab 1. Januar 2020

Bis zum 31. Dezember 2019 umfassten die **berichtspflichtigen Segmente** des Konzerns Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility. Ab 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Berichts- und Organisationsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden zudem ab dem Geschäftsjahr 2020 sowohl für den Konzern als auch für die Segmente ergänzend bereinigte Größen ermittelt und berichtet. Die **Bereinigungen** umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Weitere Informationen zum Steuerungssystem finden sich im Geschäftsbericht 2019 im Kapitel Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht.

Anpassung der Vorjahreswerte

Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Jahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die Zahlen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Dabei wurden die internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgegliedert.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns im zweiten Quartal 2020

Infolge der weltweiten Absatzrückgänge aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten geringeren Kundennachfrage und Schließungen von Niederlassungen und Händlerbetrieben in wichtigen Märkten lag der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im zweiten Quartal 2020 mit 30.184 (i. V. 42.650) Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Auch bereinigt um positive Wechselkursveränderungen sank der Umsatz deutlich unter das Niveau des Vorjahresquartals.

Die in Folge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen wirkten sich leicht dämpfend auf das Bruttoergebnis vom Umsatz aus und führten auch in den anderen Funktionskostebereichen zu einer Verbesserung der Kostenpositionen. Gegenläufig führten Aufwendungen im Zusammenhang mit Restwert Risiken zu einer Belastung des Bruttoergebnisses. Im Segment Daimler Mobility trugen erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikokosten zu Ergebnisbelastungen bei. Die Forschungs- und Entwicklungskosten bewegten sich aufgrund der Weiterentwicklung des Produktportfolios sowie aufgrund von laufenden Aufwendungen für die Elektrifizierung von Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres.

Im übrigen Finanzergebnis wirkten sich sinkende Abzinsungsfaktoren negativ auf das Ergebnis aus.

Wie im Vorjahr war das Ergebnis zudem durch Einzelsachverhalte beeinflusst. Sowohl Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen und Aufwendungen aus der Zuführung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks als auch Aufwendungen aus den laufenden Kostenoptimierungsprogrammen wirkten sich negativ auf die Umsatzkosten aus. Im Vorjahr hatte eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge zu starken Ergebnisbelastungen sowohl in den Umsatzkosten als auch im sonstigen betrieblichen Ergebnis geführt. Darüber hinaus belasteten im Vorjahresquartal Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags das Bruttoergebnis. Des Weiteren verschlechterten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die Umsatzkosten im zweiten Quartal 2019.

Das **EBIT** belief sich im zweiten Quartal 2020 auf -1.682 (i. V. -1.558) Mio. € und lag damit leicht unter dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug -708 (i. V. 2.447) Mio. €. Wechselkurseffekte beeinflussten das operative Ergebnis in allen Segmenten positiv. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 C.04](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im zweiten Quartal 2020 auf -60 (i. V. -114) Mio. €.

Im zweiten Quartal 2020 wird unter den **Ertragsteuern** trotz eines negativen Vorsteuerergebnisses ein Aufwand von 164 (i. V. Ertrag von 430) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug -9,4 (i. V. 25,7)%. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im zweiten Quartal 2020 auf im Inland entstandene Verluste kein Steuerertrag angesetzt werden konnte.

Das **Konzernergebnis** belief sich im zweiten Quartal 2020 auf -1.906 (i. V. -1.242) Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 95 (i. V. 86) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug -2.001 (i. V. -1.328) Mio. €; dies führte zu einem negativen **Ergebnis je Aktie** von -1,87 (i. V. -1,24) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.069,7) Mio. Stück zugrunde gelegt.

Tabelle **7 C.02** zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility. Tabelle **7 C.03** zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

C.02

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019
in Millionen €						
Umsatzerlöse	30.184	42.650	23.734	35.505	6.450	7.145
Umsatzkosten	-27.489	-37.104	-21.742	-30.878	-5.747	-6.226
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.695	5.546	1.992	4.627	703	919
Vertriebskosten	-2.462	-3.072	-2.304	-2.875	-158	-197
Allgemeine Verwaltungskosten	-808	-975	-627	-760	-181	-215
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.544	-1.569	-1.544	-1.569	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	366	-1.611	341	-1.660	25	49
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	269	210	451	335	-182	-125
Übriges Finanzergebnis	-198	-87	-196	-87	-2	-
EBIT	-1.682	-1.558	-1.887	-1.989	205	431
Zinsergebnis	-60	-114	-57	-112	-3	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.742	-1.672	-1.944	-2.101	202	429
Ertragsteuern	-164	430	-28	577	-136	-147
Konzernergebnis	-1.906	-1.242	-1.972	-1.524	66	282
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	95	86				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	-2.001	-1.328				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	-1,87	-1,24				
Verwässert	-1,87	-1,24				

C.03

EBIT des Industriegeschäfts zweites Quartal	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019
in Millionen €								
Umsatzerlöse	23.734	35.505	18.949	25.418	6.200	11.581	-1.415	-1.494
Umsatzkosten	-21.742	-30.878	-17.341	-22.755	-5.805	-9.381	1.404	1.258
Bruttoergebnis vom Umsatz	1.992	4.627	1.608	2.663	395	2.200	-11	-236
Vertriebskosten	-2.304	-2.875	-1.839	-2.431	-608	-713	143	269
Allgemeine Verwaltungskosten	-627	-760	-338	-453	-312	-376	23	69
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.544	-1.569	-1.223	-1.225	-330	-370	9	26
Übrige Erträge/Aufwendungen	596	-1.412	667	-1.338	99	93	-170	-167
EBIT	-1.887	-1.989	-1.125	-2.784	-756	834	-6	-39

Umsatz und EBIT der Segmente im zweiten Quartal 2020

Aufgrund des deutlichen Absatzrückgangs bedingt durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie sank der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** im zweiten Quartal 2020 um 25% auf 18.949 (i. V. 25.418) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf -1.125 (i. V. -2.784) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug -284 (i. V. 1.148) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit -1,5% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 4,5%. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging von 10,5% auf 8,5% zurück. Dabei führten die in Folge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Kostenreduktion in allen Funktionskostenbereichen. Vorteilhaft wirkte außerdem ein besserer Modell-Mix sowie eine signifikante Reduzierung der Fixkosten. Gegenläufig belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit Restwerttrisiken das Ergebnis. Darüber hinaus ergaben sich negative Ergebniseffekte durch sinkende Abzinsungsfaktoren im übrigen Finanzergebnis.

Des Weiteren belasteten Restrukturierungsaufwendungen von 788 Mio. € das Ergebnis des Segments. Diese beinhalten Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 687 Mio. €, die unter anderem im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach und mit Kapazitätsanpassungen in den Werken in Aguascalientes (Mexiko) und Tuscaloosa (USA) stehen. Darüber hinaus umfassen die Restrukturierungsaufwendungen Kostenoptimierungsprogramme von 101 Mio. €. Im Vorjahresquartal war das Ergebnis auch durch Einzelsachverhalte im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (2.532 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Rückruf von Takata-Airbags (941 Mio. €) belastet. Des Weiteren führten im zweiten Quartal des Vorjahres Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse zu einem Ergebnisrückgang (459 Mio. €). Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Infolge des deutlichen Absatzrückgangs verzeichnete **Daimler Trucks & Buses** im zweiten Quartal 2020 einen Umsatzrückgang um 46% auf 6.200 (i. V. 11.581) Mio. €. Das EBIT betrug -756 (bereinigt -747; i. V. 834) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit -12,0% unter dem Vorjahreswert von 7,2%. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Die Ergebnisentwicklung im zweiten Quartal 2020 war stark negativ von Volumenrückgängen geprägt. Die rückläufige Absatzentwicklung betraf alle Regionen und war im Wesentlichen auf Marktrückgänge zurückzuführen. Belastungen resultierten auch aus Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen bei Mercedes-Benz Trucks sowie der Bewertung von Gebrauchtfahrzeugbeständen. Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging deshalb von 19,0% auf 6,4% zurück. Kosten- und Kapazitätsanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, unter anderen die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, und eine signifikante Reduzierung der Fixkosten trugen positiv zur Ergebnisentwicklung bei. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Das EBIT des Segments **Daimler Mobility** belief sich im zweiten Quartal 2020 auf 205 (i. V. 431) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 313 (i. V. 483) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 8,6% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 14,0%. [↗ C.02](#) [↗ C.04](#)

Vor dem Hintergrund der volkswirtschaftlichen Abkühlung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, wirkten sich die höheren Kreditrisikokosten negativ auf das EBIT aus. Zusätzliche Belastungen waren durch höhere Refinanzierungskosten zu verzeichnen. Im zweiten Quartal 2020 ist im At-equity-Ergebnis der YOUR NOW Holding GmbH eine Wertminderung von 105 Mio. € enthalten. Positive Effekte konnten aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenposition realisiert werden. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Segmente auf das EBIT des Konzerns umfasst die zentral verantworteten Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten.

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im zweiten Quartal 2020 Aufwendungen von 83 (i. V. 45) Mio. €. Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich Erträge von 77 (i. V. 6) Mio. €.

C.04

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q2 2020					
EBIT	-1.125	-756	205	-6	-1.682
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	53	-	-	-	53
Restrukturierungsmaßnahmen	788	9	108	16	921
M&A-Transaktionen	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	-284	-747	313	10	-708
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	-5,9	-12,2	5,6		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	-1,5	-12,0	8,6		

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q2 2019					
EBIT	-2.784	834	431	-39	-1.558
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	3.473	-	23	21	3.517
Restrukturierungsmaßnahmen	459	-	29	-	488
M&A-Transaktionen	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	1.148	834	483	-18	2.447
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	-11,0	7,2	12,5		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	4,5	7,2	14,0		

¹ Die bereinigte Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von bereinigtem EBIT zu Umsatzerlösen.

Die bereinigte Eigenkapitalrendite wird als Verhältnis von bereinigtem EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns im ersten Halbjahr 2020

Infolge der weltweiten Absatzrückgänge aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten geringeren Kundennachfrage und Schließungen von Niederlassungen und Händlerbetrieben in wichtigen Märkten lag der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im ersten Halbjahr 2020 mit 67.407 (i. V. 82.348) Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Auch bereinigt um positive Wechselkursveränderungen lag der Umsatz in allen Segmenten deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Die in Folge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen wirkten sich kompensierend auf das Bruttoergebnis vom Umsatz aus und führten auch in den anderen Funktionskostenbereichen zu einer Verbesserung der Kostenpositionen. Zu Ergebnisbelastungen führten Aufwendungen im Zusammenhang mit Restwertrisiken. Erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikoversorgen verschlechterten die Umsatzkosten im Segment Daimler Mobility. Die Forschungs- und Entwicklungskosten bewegten sich aufgrund der Weiterentwicklung des Produktportfolios sowie aufgrund von laufenden Aufwendungen für die Elektrifizierung von Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres.

Wie im Vorjahr war das Ergebnis durch Einzelsachverhalte beeinflusst. Sowohl Abschreibungen auf Sachanlagen und Aufwendungen aus der Zuführung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks als auch Aufwendungen aus den laufenden Kostenoptimierungsprogrammen wirkten sich negativ auf die Umsatzkosten aus. Insbesondere in der Vorjahresperiode führte eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge zu starken Ergebnisbelastungen sowohl in den Umsatzkosten als auch im sonstigen betrieblichen Ergebnis. Darüber hinaus belasteten im Vorjahreszeitraum Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags das Bruttoergebnis. Des Weiteren belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die Umsatzkosten im ersten Halbjahr 2019.

Das **EBIT** belief sich im ersten Halbjahr 2020 auf -1.065 (i. V. 1.240) Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug 11 (i. V. 4.757) Mio. €. Wechselkurseffekte beeinflussten das operative Ergebnis positiv. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.07](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 auf -137 (i. V. -289) Mio. €.

Im ersten Halbjahr 2020 wird unter den **Ertragsteuern** trotz eines negativen Vorsteuerergebnisses ein Aufwand von 536 (i. V. 44) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug -44,6 (i. V. 4,6)%. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass auf im ersten Halbjahr 2020 im Inland entstandene Verluste kein Steuerertrag angesetzt werden konnte. Im ersten Halbjahr 2019 hatte sich der im Wesentlichen steuerfreie Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group mindernd auf die Steuerquote ausgewirkt.

Das **Konzernergebnis** lag mit -1.738 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres von 907 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 169 (i. V. 140) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug -1.907 (i. V. 767) Mio. €; dies führte zu einem starken Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf -1,78 (i. V. 0,72) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.069,7) Mio. Stück zugrunde gelegt.

Tabelle **7 C.05** zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility. Tabelle **7 C.06** zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

C.05

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €						
Umsatzerlöse	67.407	82.348	53.856	68.322	13.551	14.026
Umsatzkosten	-59.001	-69.231	-46.611	-57.028	-12.390	-12.203
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.406	13.117	7.245	11.294	1.161	1.823
Vertriebskosten	-5.351	-6.223	-5.015	-5.836	-336	-387
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.728	-1.994	-1.360	-1.552	-368	-442
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.266	-3.273	-3.266	-3.273	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	781	-619	717	-1.417	64	798
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	219	472	474	624	-255	-152
Übriges Finanzergebnis	-126	-240	-123	-240	-3	-
EBIT	-1.065	1.240	-1.328	-400	263	1.640
Zinsergebnis	-137	-289	-131	-285	-6	-4
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.202	951	-1.459	-685	257	1.636
Ertragsteuern	-536	-44	-396	233	-140	-277
Konzernergebnis	-1.738	907	-1.855	-452	117	1.359
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	169	140				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	-1.907	767				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	-1,78	0,72				
Verwässert	-1,78	0,72				

C.06

EBIT des Industriegeschäfts erstes Halbjahr

	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €								
Umsatzerlöse	53.856	68.322	42.145	49.481	14.944	21.755	-3.233	-2.914
Umsatzkosten	-46.611	-57.028	-36.617	-41.969	-13.130	-17.649	3.136	2.590
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.245	11.294	5.528	7.512	1.814	4.106	-97	-324
Vertriebskosten	-5.015	-5.836	-4.108	-4.829	-1.236	-1.386	329	379
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.360	-1.552	-757	-900	-637	-739	34	87
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.266	-3.273	-2.591	-2.575	-690	-740	15	42
Übrige Erträge/Aufwendungen	1.068	-1.033	1.313	-849	240	146	-485	-330
EBIT	-1.328	-400	-615	-1.641	-509	1.387	-204	-146

Umsatz und EBIT der Segmente im ersten Halbjahr 2020

Aufgrund des deutlichen Absatzrückgangs bedingt durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie sank der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** im ersten Halbjahr 2020 um 15% auf 42.145 (i. V. 49.481) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf -615 (i. V. -1.641) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 319 (i. V. 2.520) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 0,8% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 5,1%. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#)

Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging von 15,2% auf 13,1% zurück. Dabei führten die in Folge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Kostenreduktion in allen Funktionskostenbereichen. Vorteilhaft wirkte zusätzlich ein besserer Modell-Mix sowie eine signifikante Reduzierung in den Fixkosten. Gegenläufig belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit Restwerttrisiken das Ergebnis.

Des Weiteren belasteten Restrukturierungsaufwendungen von 788 Mio. € das Ergebnis des Segments. Diese beinhalten Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 687 Mio. €, die unter anderem im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Verkauf des Pkw-Werks im französischen Ham-bach und mit Kapazitätsanpassungen in den Werken in Aguascalientes (Mexiko) und Tuscaloosa (USA) stehen. Darüber hinaus umfassen die Restrukturierungsaufwendungen Kostenoptimierungsprogramme von 101 Mio. €. Effekte aus laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge führten zu einer Ergebnisbelastung von 146 Mio. €. Im ersten Halbjahr des Vorjahres war das Ergebnis auch durch Einzelsachverhalte im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (2.654 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Rückruf von Takata-Airbags (941 Mio. €) belastet. Des Weiteren führten im ersten Halbjahr des Vorjahres Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse zu einem Ergebnisrückgang (566 Mio. €). Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.07](#) enthalten.

Infolge des deutlichen Absatzrückgangs verzeichnete **Daimler Trucks & Buses** im ersten Halbjahr 2020 einen Umsatzrückgang um 31% auf 14.944 (i. V. 21.755) Mio. €. Das EBIT betrug -509 (bereinigt -500; i. V. 1.387) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit -3,3% unter dem Vorjahreswert von 6,4%. [↗ C.06](#) [↗ C.07](#)

Die Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2020 war stark negativ von Volumenrückgängen geprägt. Die rückläufige Absatzentwicklung betraf alle Regionen und war im Wesentlichen auf Markt-rückgänge zurückzuführen. Belastungen resultierten auch aus Kundendienstmaßnahmen bei Mercedes-Benz Trucks sowie der Bewertung von Gebrauchtfahrzeugbeständen. Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging deshalb von 18,9% auf 12,1% zurück. Kosten- und Kapazitätsanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, und eine signifikante Reduzierung der Fixkosten trugen positiv zur Ergebnisentwicklung bei. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.07](#) enthalten.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 erreichte das Segment **Daimler Mobility** ein EBIT von 263 (i. V. 1.640) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 371 (i. V. 974) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 5,0% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 14,2%. [↗ C.05](#) [↗ C.07](#)

Um den verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie Rechnung zu tragen, wirkte sich die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge negativ auf die Umsatzkosten aus. Zusätzliche Belastungen waren durch höhere Refinanzierungskosten zu verzeichnen. Im zweiten Quartal 2020 ist im At-equity-Ergebnis der YOUR NOW Holding GmbH eine Wertminderung von 105 Mio. € enthalten. Weiter ist die Ergebnisverschlechterung auf den positiven Effekt von 718 Mio. € im sonstigen betrieblichen Ergebnis aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 zurückzuführen. Positive Effekte konnten aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenposition realisiert werden. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.07](#) enthalten.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Segmente auf das EBIT des Konzerns umfasst die zentral verantworteten Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten.

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Halbjahr 2020 Aufwendungen von 301 Mio. € (i. V. 190) Mio. €. Darin enthalten ist die Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert der BAIC Motor Corporation Ltd. im ersten Quartal 2020. Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im ersten Halbjahr 2020 Erträge von 97 (i. V. 44) Mio. €.

C.07**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1-2 2020					
EBIT	-615	-509	263	-204	-1.065
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	146	-	-	9	155
Restrukturierungsmaßnahmen	788	9	108	16	921
M&A-Sachverhalte	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	319	-500	371	-179	11
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)					
	-1,5	-3,4	3,6		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹					
	0,8	-3,3	5,0		

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1-2 2019					
EBIT	-1.641	1.387	1.640	-146	1.240
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) sowie Takata	3.595	-	23	22	3.640
Restrukturierungsmaßnahmen	566	-	29	-	595
M&A-Transaktionen	-	-	-718	-	-718
Bereinigtes EBIT	2.520	1.387	974	-124	4.757
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)					
	-3,3	6,4	24,0		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹					
	5,1	6,4	14,2		

¹ Die bereinigte Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von bereinigtem EBIT zu Umsatzerlösen. Die bereinigte Eigenkapitalrendite wird als Verhältnis von bereinigtem EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ C.08** belief sich in den ersten sechs Monaten 2020 auf 9,0 (i. V. 2,2) Mrd. € und war insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Während in der Vorjahresperiode ein Anstieg des Leasings- und Absatzfinanzierungsportfolios den Cash Flow der Geschäftstätigkeit belastete, ergab sich durch den Rückgang des Portfolios im ersten Halbjahr 2020 infolge der Corona-Krise eine deutliche Entlastung des Cash Flow. Die Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflussten aber auch die Entwicklung des Working Capital positiv. Niedrigere Umsatzerlöse in den ersten sechs Monaten 2020 führten in allen Segmenten zu einem starken Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Aufgrund der Produktionsunterbrechungen ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr geringerer

Vorratsaufbau, wobei die positive Entwicklung der Vorratsbestände bei Mercedes-Benz Cars & Vans zusätzlich dadurch beeinflusst war, dass in den ersten sechs Monaten 2019 die Vorräte neben saisonalen Effekten auch aufgrund von Modellwechseln und der Einschränkung der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten stark gestiegen waren. Die mit den Folgen der COVID-19-Pandemie einhergehende deutliche Verschlechterung des operativen Geschäftsverlaufs zeigte sich vor allem im Ergebnis vor Steuern, welches im Vorjahr durch die nicht zahlungswirksamen Zuführungen zu den Rückstellungen in den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva belastet war. Zudem wirkten Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

C.08

Verkürzte Kapitalflussrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	18.883	15.853	16.152	12.799	2.731	3.054
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.202	951	-1.459	-685	257	1.636
Abschreibungen/Wertminderungen	4.452	3.644	4.376	3.569	76	75
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-274	-1.143	-561	-601	287	-542
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.059	-3.849	-1.040	-4.009	-19	160
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.237	-92	2.077	-320	160	228
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	778	946	736	866	42	80
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.675	-1.172	16	-44	3.659	-1.128
Vermietete Fahrzeuge	2.249	-631	-136	-39	2.385	-592
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.151	4.561	-733	4.040	-418	521
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	64	52	64	52	-	-
Gezahlte Ertragsteuern	-784	-1.069	-160	-473	-624	-596
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	8.985	2.198	3.180	2.356	5.805	-158
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-4.708	-5.119	-4.668	-5.040	-40	-79
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	13	-1.010	-3	-273	16	-737
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.213	751	993	562	220	189
Sonstige Ein- und Auszahlungen	129	106	121	79	8	27
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.353	-5.272	-3.557	-4.672	204	-600
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-2.175	3.455	-5.120	2.969	2.945	486
Dividendenzahlungen	-207	-3.709	-198	-3.698	-9	-11
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	1	-43	-12	-11	13	-32
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	7.646	770	-7.646	-770
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-2.381	-297	2.316	30	-4.697	-327
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-185	37	-124	25	-61	12
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	21.949	12.519	17.967	10.538	3.982	1.981

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** **↗ C.08** ergab sich ein Mittelabfluss von 3,4 (i. V. 5,3) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der im ersten Quartal 2019 durchgeführten Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group, die im Saldo zu Zahlungsmittelabflüssen (netto) von 0,7 Mrd. € führte. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen. Positive Effekte resultierten zudem aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im ersten Halbjahr 2020 ergaben sich insgesamt höhere Mittelzuflüsse (netto). Des Weiteren beeinflussten die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** **↗ C.08** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 2,4 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der Anstieg im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung stehen. Positive Effekte resultierten dagegen aus der bereits im ersten Halbjahr 2019 durchgeführten Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG, die im aktuellen Geschäftsjahr erst im Juli zahlungswirksam wird.

Seit dem 31. Dezember 2019 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 3,1 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 1,8 Mrd. € auf 29,3 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** **↗ C.09**, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Die übrigen Anpassungen betreffen die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Halbjahr 2020 zu einem geringeren Zahlungsmittelabfluss von 1,6 (i. V. 3,3) Mrd. € und ist insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Die deutlich geringere Kundennachfrage sowie temporäre Produktionsunterbrechungen waren die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Working Capital. Deutliche Rückgänge der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der geringere Anstieg der Vorratsbestände wirkten in allen automobilen Segmenten positiv auf das Working Capital. Zudem war insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans im Vorjahr ein

C.09

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.180	2.356	+824
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.557	-4.672	+1.115
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-993	-562	-431
Nutzungsrechte	-218	-476	+258
Übrige Anpassungen	-43	13	-56
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.631	-3.341	+1.710
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	246	173	+73
Restrukturierungsmaßnahmen	301	-	+301
M&A Transaktionen	-	-	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.084	-3.168	+2.084

höherer Anstieg der Vorratsbestände zu verzeichnen, der neben den saisonalen Einflüssen auch auf Modellwechsel und die Einschränkung der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten zurückzuführen war. Des Weiteren beeinflussten die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie die geringeren Zugänge zu Nutzungsrechten den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Die mit den Folgen der COVID-19-Pandemie einhergehende deutliche Verschlechterung des operativen Geschäftsverlaufs zeigte sich vor allem im Ergebnis vor Steuern, welches im Vorjahr durch die nicht zahlungswirksamen Zuführungen zu den Rückstellungen in den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva belastet war. Darüber hinaus führten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im ersten Quartal 2020 geleistet wurden, zu einer Belastung im Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem ab dem ersten Quartal 2020 einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** **↗ C.09**. In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelabfluss von 1,1 (i. V. 3,2) Mrd. €.

In den ersten sechs Monaten 2020 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelzufluss von 4,1 (i. V. Mittelabfluss 4,4) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Mobility beeinflusst. Zudem wirkten im ersten Quartal 2019 die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungs- posten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle [7 C.10](#) wird die Über- leitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabelle [7 C.11](#) zeigt für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Zusammensetzung des CFBIT für das zweite Quartal 2020 im Vergleich zur Vorjahresperiode. In der Tabelle [7 C.12](#) wird für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das zweite Quartal dar- gestellt.

C.10

Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €				
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	430	-2.141	-1.299	-2.976
CFBIT Daimler Trucks & Buses	-121	1.027	-206	795
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	271	-37	-160	-473
Gezahlte/erhaltene Zinsen	35	-30	51	-224
Übrige Überleitungsposten	70	-121	-17	-463
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	685	-1.302	-1.631	-3.341

C.11

CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019
in Millionen €				
EBIT	-1.125	-2.784	-756	834
Veränderung im Working Capital	1.548	-1.050	306	35
Nettofinanzinvestitionen	170	-89	-27	58
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.191	-2.429	-201	-321
Abschreibungen/Wertminderungen	2.090	1.486	339	320
Übrige	-62	2.725	218	101
CFBIT	430	-2.141	-121	1.027

C.12

Überleitung zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2020	Q2 2019
in Millionen €				
CFBIT	430	-2.141	-121	1.027
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	92	94	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	-	-
M&A Transaktionen	-	-	-	-
Bereinigter CFBIT	522	-2.047	-121	1.027
Bereinigtes EBIT	-284	1.148	-747	834
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	-1,8	-1,8	0,2	1,2

¹ Die bereinigte Cash Conversion Rate berechnet sich aus dem Verhältnis von bereinigtem CFBIT zu bereinigtem EBIT.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.13](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten. Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Netto-Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen.

Seit dem 31. Dezember 2019 reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 1,5 Mrd. € auf 9,5 Mrd. €. Der Rückgang ist insbesondere auf den negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 7,0 Mrd. € auf 126,7 Mrd. € verringert. [↗ C.14](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im zweiten Quartal des Jahres 2020 trotz eines sehr volatilen Marktumfelds erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im zweiten Quartal 2020 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 5,2 (i. V. 0,4) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 7,4 (i. V. 2,8) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt. [↗ C.15](#)

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen.

Weiterhin konnten im zweiten Quartal 2020 mehrere **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 2,6 Mrd. US-\$ generiert. In Großbritannien wurde ein Volumen von 0,5 Mrd. GBP begeben. Darüber hinaus wurde in Deutschland eine ABS-Anleihe mit einem Refinanzierungsvolumen von 1,75 Mrd. € emittiert. Die Mercedes-Benz Bank AG hat davon 1,1 Mrd. € an Wertpapieren selbst erworben. Die Wertpapiere werden als Sicherheit für Offenmarktgeschäfte mit der Deutschen Bundesbank genutzt. Durch ein Offenmarktgeschäft der Mercedes-Benz Bank AG mit der Deutschen Bundesbank sind dem Daimler-Konzern im Anschluss zusätzlich 0,92 Mrd. € zugeflossen.

Des Weiteren wurde Anfang April 2020 eine zusätzliche **Kreditlinie** in Höhe von 12 Mrd. € mit einem internationalen Bankenkonsortium vereinbart. Nach Durchführung von Kapitalmarkttransaktionen, die im zweiten Quartal 2020 zu einer Reduktion dieser Kreditlinie führten, beläuft sich der verfügbare Betrag zum 30. Juni 2020 auf 9,9 Mrd. €.

C.13

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Juni 2020	31. Dez. 2019	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.967	16.152	+1.815
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.469	7.522	-1.053
Liquidität	24.436	23.674	+762
Finanzierungsverbindlichkeiten	-16.539	-13.289	-3.250
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.584	612	+972
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-14.955	-12.677	-2.278
Netto-Liquidität	9.481	10.997	-1.516

C.14

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30. Juni 2020	31. Dez. 2019	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.949	18.883	+3.066
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.370	8.655	-1.285
Liquidität	29.319	27.538	+1.781
Finanzierungsverbindlichkeiten	-157.591	-161.780	+4.189
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.595	579	+1.016
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-155.996	-161.201	+5.205
Netto-Verschuldung	-126.677	-133.663	+6.986

C.15

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US-\$	03/2020	03/2023
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. US-\$	03/2020	03/2025
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. US-\$	03/2020	03/2030
Daimler AG	1.500 Mio. €	04/2020	04/2025
Daimler AG	1.000 Mio. €	05/2020	08/2023
Daimler AG	1.250 Mio. €	05/2020	08/2026
Daimler AG	750 Mio. €	05/2020	05/2030

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ging im Vergleich zum 31. Dezember 2019 von 302,4 Mrd. € auf 294,8 Mrd. € zurück; währungsbereinigt war ein Rückgang von 2,6 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 166,2 (i. V. 174,8) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 56 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 58 %).

Die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben die Bilanzpositionen zum 30. Juni 2020 in unterschiedlichem Umfang beeinflusst. Der Rückgang der Bilanzsumme ist insbesondere auf ein geringeres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft und geringere Forderungen aus Lieferungen und

Leistungen infolge der geringeren Kundennachfrage zurückzuführen. Gegenläufig wirkten höhere Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Auf der Passivseite sind niedrigere Finanzierungsverbindlichkeiten und ein geringeres Eigenkapital zu verzeichnen. Tabelle **7 C.16** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 35 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau.

C.16

Verkürzte Bilanz

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	30. Juni 2020	31. Dez. 2019	30. Juni 2020	31. Dez. 2019	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	16.587	15.978	15.697	15.077	890	901
Sachanlagen	36.483	37.143	36.162	36.782	321	361
Vermietete Gegenstände	48.774	51.482	17.472	18.799	31.302	32.683
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	97.670	103.661	-84	-88	97.754	103.749
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.932	5.949	4.079	4.842	853	1.107
Vorräte	30.118	29.757	28.828	28.420	1.290	1.337
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.928	12.332	8.886	11.045	1.042	1.287
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.949	18.883	17.967	16.152	3.982	2.731
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.370	8.655	6.469	7.522	901	1.133
davon kurzfristig	6.517	7.885	6.217	7.420	300	465
davon langfristig	853	770	252	102	601	668
Übrige finanzielle Vermögenswerte	8.441	6.083	-9.705	-13.283	18.146	19.366
Sonstige Vermögenswerte	12.513	12.515	2.834	2.349	9.679	10.166
Summe Aktiva	294.765	302.438	128.605	127.617	166.160	174.821
Passiva						
Eigenkapital	58.857	62.841	44.263	47.858	14.594	14.983
Rückstellungen	31.757	30.652	30.595	29.473	1.162	1.179
Finanzierungsverbindlichkeiten	157.591	161.780	16.539	13.289	141.052	148.491
davon kurzfristig	61.700	62.601	-21.916	-21.218	83.616	83.819
davon langfristig	95.891	99.179	38.455	34.507	57.436	64.672
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.665	12.707	12.825	11.896	840	811
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.922	9.864	5.900	6.224	3.022	3.640
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.765	13.631	12.366	13.239	399	392
Sonstige Schulden	11.208	10.963	6.117	5.638	5.091	5.325
Summe Passiva	294.765	302.438	128.605	127.617	166.160	174.821

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 16,6 (i. V. 16,0) Mrd. € beinhalten 13,0 (i. V. 12,5) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,8 (i. V. 1,7) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,3 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 94 (i. V. 93) % auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans sowie 6 (i. V. 7) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Sachanlagen** reduzierten sich unter anderem aufgrund der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks auf 36,5 (i. V. 37,1) Mrd. €. In den ersten sechs Monaten 2020 wurden weltweit 3,2 (i. V. 3,4) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für innovative Produkte und neue Technologien sowie die Modernisierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen wie im Vorjahreszeitraum Sachinvestitionen von 2,4 Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** reduzierten sich auf 146,4 (i. V. 155,1) Mrd. €. Der währungsberichtigte Rückgang von 5,9 Mrd. € war insbesondere eine Folge der durch die Corona-Krise ausgelösten geringeren Kundennachfrage. Zudem wirkte die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, um den verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie Rechnung zu tragen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 50 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 51 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** reduzierten sich auf 4,9 (i. V. 5,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), BAIC Motor Corporation Ltd., There Holding B.V. sowie der YOUR NOW Holding GmbH. Der Rückgang ist unter anderem auf die beschlossene Dividende bei BBAC zurückzuführen.

Die **Vorräte** stiegen leicht von 29,8 Mrd. € auf 30,1 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % auf dem Niveau des Vorjahres. Im ersten Halbjahr 2020 fällt der übliche, saisonale Aufbau aufgrund der COVID-19-Pandemie in allen automobilen Segmenten geringer als in Vergleichsjahren aus.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 9,9 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (i. V. 12,3 Mrd. €). Der Rückgang spiegelt die weltweiten Auswirkungen der Corona-Krise und der daraus resultierenden Absatzrückgänge wider. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 63 (i. V. 61) % der Forderungen sowie 26 (i. V. 28) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 3,1 Mrd. € auf 21,9 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 8,7 Mrd. € auf 7,4 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 8,4 Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 6,1 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Dividendenansprüche gegenüber BBAC sowie auf die gestiegenen positiven Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 12,5 (i. V. 12,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 62,8 Mrd. € auf 58,9 Mrd. €. Der währungsberichtigte Rückgang von 3,0 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus dem negativen Konzernergebnis von 1,7 Mrd. € und den ergebnisneutral erfassten Verlusten im Zusammenhang mit Pensionen von 1,3 Mrd. €. Gegenläufig wirkten die ergebnisneutralen Gewinne aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,3 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 57,4 (i. V. 61,3) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Rückgang der Bilanzsumme von 3 % reduzierte sich das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres überproportional. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 19,6 % unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 20,5 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 33,7 (i. V. 36,7) %. Die Eigenkapitalquoten sind um die in der Hauptversammlung Anfang Juli beschlossene und zwischenzeitlich ausgeschüttete Dividende für das Geschäftsjahr 2019 bereinigt.

Die **Rückstellungen** liegen mit 31,8 Mrd. € über dem Vorjahresniveau (i. V. 30,7 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 11 % ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 10 %). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 11,7 (i. V. 9,7) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 37,1 (i. V. 36,2) Mrd. € und dem Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 26,8 (i. V. 27,8) Mrd. € enthalten. Der leichte Rückgang der Abzinsungsfaktoren führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine leicht negative Renditeentwicklung der Planvermögen verstärkt. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,3 (i. V. 8,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,1 (i. V. 4,2) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 4,8 (i. V. 4,9) Mrd. € und für übrige Risiken von 2,9 (i. V. 3,1) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 157,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 161,8 Mrd. €). Der währungsbereinigte Rückgang von 1,3 Mrd. € ist insbesondere auf die Entwicklung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 51 % auf Anleihen, 24 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 11 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 9 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 13,7 (i. V. 12,7) Mrd. € erhöht. Der Anstieg betrifft fast ausschließlich Mercedes-Benz Cars & Vans und steht im Zusammenhang mit dem Wiederanlauf nach den temporären Produktionsunterbrechungen. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfallen 74 (i. V. 71) % der Verbindlichkeiten und 21 (i. V. 22) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 8,9 (i. V. 9,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kauttionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 12,8 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i. V. 13,6 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **Sonstigen Schulden** von 11,2 (i. V. 11,0) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

Tabelle **7 C.17** zeigt für die automobilen Segmente die Ableitung der Net Assets. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den Segmenten zu verantworten sind.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz **7 E.03**, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals **7 E.05** sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang zum Zwischenabschluss entnommen werden.

C.17

Net Assets der automobilen Segmente

Mercedes-Benz Cars & Vans

Daimler Trucks & Buses

	30. Juni 2020	31. Dez. 2019	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	13.888	13.234	1.794	1.828
Sachanlagen	27.586	27.933	8.264	8.569
Vorräte	21.132	20.959	7.839	7.615
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.291	7.556	2.595	3.469
Übrige Segmentvermögenswerte	24.189	24.808	5.976	6.497
Segmentvermögenswerte	93.086	94.490	26.468	27.978
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.056	9.042	2.851	2.847
Übrige Segmentschulden	49.738	52.150	13.944	14.706
Segmentschulden	59.794	61.192	16.795	17.553
Net Assets	33.292	33.298	9.673	10.425

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im ersten Halbjahr 3,2 (i. V. 3,4) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 2,9 (i. V. 2,9) Mrd. € auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf den Produktionsvorbereitungen der neuen S-Klasse und der Nachfolgemodelle der Kompaktwagen sowie der Anlaufvorbereitung für die C-Klasse. Außerdem fließen weiterhin hohe Investitionen in die Batteriefertigung. Daimler Trucks & Buses hat im ersten Halbjahr 2020 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in Zukunftsprojekte, globale Aggregate-Projekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks investiert.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im ersten Halbjahr auf 4,6 (i. V. 4,7) Mrd. €; davon wurden 1,3 (i. V. 1,5) Mrd. € aktiviert. Mit 3,9 (i. V. 4,0) Mrd. € entfielen mehr als drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Entwicklungskosten lag dabei auf der nächsten Generation der Elektrofahrzeuge und der Batteriefertigung. Zudem werden die Themen Digitalisierung und autonomes Fahren stetig vorangetrieben. Die wichtigsten Projekte von Daimler Trucks & Buses lagen in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem spielen die Zukunftstechnologien automatisiertes und autonomes Fahren, Elektromobilität und Konnektivität eine bedeutende Rolle. Vor dem Hintergrund unserer eingeleiteten Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und Kostensenkung haben wir auch Reduzierungen im Entwicklungsbudget vorgenommen; der Fokus auf Zukunftstechnologien blieb jedoch unverändert erhalten.

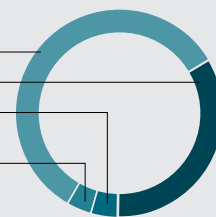
Mitarbeiter

Zum Ende des zweiten Quartals 2020 waren im Daimler-Konzern weltweit 293.688 (Jahresende 2019: 298.655) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 169.593 (Jahresende 2019: 173.813) in Deutschland tätig; 25.543 (Jahresende 2019: 25.788) waren es in den USA, 11.335 (Jahresende 2019: 11.128) in Brasilien und 11.473 (Jahresende 2019: 10.056) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende Juni 2020 4.255 (Jahresende 2019: 4.439) Beschäftigte tätig. ➔ C.18

C.18

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 30.06.2020)

Daimler-Konzern	293.688
Mercedes-Benz Cars & Vans	170.601
Daimler Trucks & Buses	100.203
Daimler Mobility	12.057
Konzernübergreifende Funktionen & Services	10.827



Wichtige Ereignisse

Daimler-Aktionäre unterstützen strategische Ausrichtung mit sehr großer Mehrheit

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat die strategische Ausrichtung und Transformation des Unternehmens mit hohen Zustimmungswerten untermauert. Auf der virtuellen Hauptversammlung am 8. Juli billigten die Aktionäre alle Tagesordnungspunkte. Die Mitglieder des Vorstands wurden mit 96,6%, die Mitglieder des Aufsichtsrats mit 88,4% entlastet. Für das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands stimmten 95,3%. Die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Dividende für das Geschäftsjahr 2019 wurde mit 98,9% angenommen.

Die Hauptversammlung wählte zudem Timotheus Höttges, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Telekom AG, Bonn, als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Er folgt Dr. Paul Achleitner, der sich für eine Wiederwahl in das Kontrollgremium nicht mehr zur Verfügung gestellt hat.

Rolls-Royce und Daimler Truck AG planen Kooperation für stationäre Brennstoffzellensysteme

Die Daimler Truck AG und Rolls-Royce plc planen eine Kooperation zur CO₂-neutralen Notstromversorgung von sicherheitskritischen Einrichtungen wie beispielsweise Rechenzentren mit stationären Brennstoffzellengeneratoren. Diese sollen emissionsfreie Alternativen zu Dieselmotoren bieten, die bislang als Notstromaggregate oder zur Abdeckung von Spitzenlasten eingesetzt werden. Die Daimler Truck AG und der britische Technologiekonzern Rolls-Royce haben hierfür im Mai 2020 eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet. Bis Ende des Jahres soll ein umfassender Kooperationsvertrag ausgearbeitet und unterzeichnet werden.

BMW Group und Mercedes-Benz AG lassen Entwicklungs-kooperation für automatisiertes Fahren vorerst ruhen

Die BMW Group und die Mercedes-Benz AG lassen ihre Zusammenarbeit für die Entwicklung der nächsten Technologiegeneration im Bereich automatisiertes Fahren vorerst ruhen. Beide Unternehmen haben sich nach intensiver Prüfung und im besten partnerschaftlichen Einvernehmen im Juni 2020 darauf verständigt, sich auf ihre jeweils bestehenden Entwicklungspfade – auch mit den jeweiligen bestehenden oder neuen Partnern – zu fokussieren. Beide Unternehmen betonen ausdrücklich, dass eine Zusammenarbeit zu einem späteren Zeitpunkt weiterhin möglich ist. Die BMW Group und die Mercedes-Benz AG arbeiten unabhängig voneinander an ihren aktuellen Generationen für das hochautomatisierte Fahren – und haben dabei in der Vergangenheit große Fortschritte erzielt. Allerdings konnten die BMW Group und die Mercedes-Benz AG erst nach erfolgter Vertragsunterschrift im vergangenen Jahr detaillierte Gespräche auf Expertenebene führen und gemeinsam mit Lieferanten über Technologieroadmaps sprechen. In diesen Gesprächen kamen beide Seiten nach intensiver Prüfung zu dem Ergebnis, dass angesichts des hohen Aufwands für eine gemeinsame technologische Basis und vor dem Hintergrund der gesamtunternehmerischen und konjunkturellen Rahmenbedingungen derzeit der richtige Zeitpunkt für eine erfolgreiche Umsetzung der Kooperation nicht gegeben ist.

Automatisiertes Fahren: Mercedes-Benz und NVIDIA wollen Software-definierte Fahrzeugarchitektur für künftige Fahrzeugflotte aufbauen

Die Mercedes-Benz AG und NVIDIA beabsichtigen, bei der Entwicklung eines fahrzeuginternen Computersystems sowie einer KI-Computing-Infrastruktur zu kooperieren. Ab 2024 soll die neue Technologie über alle Mercedes-Benz Baureihen eingeführt werden, um Fahrzeuge der nächsten Generation mit upgradefähigen, automatisierten Fahrfunktionen auszustatten. Ziel der geplanten Zusammenarbeit ist es, eine der intelligentesten und fortschrittlichsten Rechnerarchitekturen in der Automobilindustrie für alle Mercedes-Benz Baureihen zu entwickeln. Die neue Software-definierte Architektur basiert auf NVIDIA DRIVETM und wird in allen künftigen Mercedes-Benz Fahrzeugen zum Standard gehören, um moderne automatisierte Fahrfunktionen zu ermöglichen. Ein Ziel wird sein, regelmäßige Strecken automatisiert zu fahren. Zusätzlich wird es zahlreiche weitere Sicherheits- und Komfortanwendungen geben.

Mercedes-Benz AG beabsichtigt die Straffung ihres globalen Produktionsnetzwerks und prüft den Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach

Die Mercedes-Benz AG befindet sich auf dem Weg zur CO₂-neutralen Mobilität der Zukunft und investiert in den kommenden Jahren massiv in die Transformation des Unternehmens. Sie konzentriert sich dabei auf die Elektrifizierung der Produktpalette sowie die Digitalisierung von Fahrzeugen und Unternehmensabläufen. Gleichzeitig haben wir zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht, um unsere Kostenstruktur nachhaltig zu verbessern und deutlich effizienter zu werden. Ein wichtiger Stellhebel hierfür ist die Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Mercedes-Benz AG, Verhandlungen über den Verkauf ihres Pkw-Werks im französischen Hambach aufzunehmen.

Mercedes-Benz verkündet strategische Partnerschaft und Beteiligung an Batteriezellenhersteller Farasis

Die Mercedes-Benz AG hat mit dem chinesischen Batteriezellenhersteller Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. eine weitreichende strategische Partnerschaft inklusive Kapitalbeteiligung auf den Weg gebracht. Kernelemente der Vereinbarung sind die Entwicklung und Industrialisierung hochentwickelter Zelltechnologien sowie ehrgeizige Ziele in der Kostenposition. Der Vertrag bietet Mercedes-Benz die sichere Belieferung mit Batteriezellen für die Elektro-Offensive, während Farasis Planungssicherheit für den Kapazitätsaufbau erhält. Um die steigenden Bedarfe für die deutschen Mercedes-Benz Werke in Zukunft bedienen zu können, baut Farasis in Bitterfeld-Wolfen ein Werk für Batteriezellen und schafft bis zu 2.000 neue Arbeitsplätze. Der ostdeutsche Standort wird von Beginn an als CO₂-neutrale Fabrik konzipiert.

Kurzarbeit zum Teil beendet, Produktion läuft wieder an

Aufgrund der sich zuspitzenden COVID-19-Pandemie hatte Daimler den Großteil seiner Produktion und der Arbeit in ausgewählten Verwaltungsbereichen und Tochtergesellschaften in Europa ab dem 23. März 2020 zunächst zwei Wochen unterbrochen und danach Kurzarbeit eingeführt. Mit Wirkung zum 30. Juni 2020 wurde die Kurzarbeit für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zentralbereichen beendet. Die Mercedes-Benz Pkw-Werke haben bereits ab Mitte April sukzessive die Produktion wieder aufgenommen. Zunächst sind am 20. April die deutschen Motoren- und Komponenten-Werke gestartet, gefolgt von den deutschen Mercedes-Benz Pkw-Aufbauwerken. Die internationalen Mercedes-Benz Standorte haben die Produktion parallel wieder hochgefahren. Auch im Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses produzieren die Werke wieder in unterschiedlichen Wiederanlaufphasen und unter Berücksichtigung der jeweiligen Nachfragesituation. Die Gesundheit und Sicherheit aller Beteiligten hat dabei für uns oberste Priorität.

Wir stehen in sehr engem Kontakt mit unseren Zulieferern und überprüfen und steuern die weltweiten Bedarfe und Bestände durch ein engmaschiges Monitoring der einzelnen Lieferanten und Lieferketten.

Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2019 auf den [Seiten 135 bis 149](#) dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2020 hat sich seit der Vorlage des Lageberichts 2019 insbesondere vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie wie folgt geändert.

Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betreffen inzwischen einen Großteil der für Daimler relevanten Absatzmärkte.

Volkswirtschaftliche Risiken

Von dieser Entwicklung ist die gesamte Weltwirtschaft mit teilweise drastischen Rückgängen der Wirtschaftsleistung betroffen. Die wirtschaftlichen Erwartungen je Region sind im Prognosebericht erläutert.

Risiken ergeben sich aus einem möglicherweise noch gravierenderen Verlauf der Corona-Krise, insbesondere im Falle einer massiven zweiten weltweiten Infektionswelle, die zu neuerlichen weitreichenden Lockdown-Maßnahmen führen würde. Das würde einerseits einen noch tieferen Einbruch der Weltwirtschaft zur Folge haben, als im Prognosebericht erläutert. Andererseits wären die Risiken für Daimler, die nicht nur die Absatzentwicklung betreffen, sondern auch die Produktion, den Beschaffungsmarkt und die Zulieferkette erheblich beeinträchtigen können, in diesem Fall noch schwerwiegender als aktuell angenommen. Weitere Risiken können sich aus der Entwicklung des weltweiten Aktienmarktes ergeben, der mit seinem Anstieg seit Ende März die erhoffte realwirtschaftliche Erholung schon größtenteils vorweggenommen hat. Sollten die Erwartungen der Finanzmärkte, zum Beispiel aufgrund einer zweiten Pandemiewelle, enttäuscht werden, könnte es zu einem neuerlichen Kursverfall kommen. Das wäre mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Stimmungsindikatoren, die Vermögenswerte und die realwirtschaftliche Entwicklung verbunden. Für den Fall eines deutlich früheren Endes der Corona-Krise und einer schnelleren und kräftigeren wirtschaftlichen Belebung, ergeben sich hingegen Chancen für eine bessere Absatzentwicklung sowie eine schnellere Erholung der Produktion, des Beschaffungsmarktes und der Zulieferketten.

Was die Entwicklung des Ölpreises angeht, haben sich die Risiken von Angebotsengpässen und erheblichen Preissteigerungen deutlich verringert. Angesichts der stark gesunkenen Nachfrage besteht weiterhin eher das Risiko eines anhaltend niedrigen Ölpreises, was vor allem ölexportierende Volkswirtschaften zusätzlich belasten würde. In diesen Ländern könnte das negative Absatzeffekte für alle Daimler-Segmente zur Folge haben.

Umfeld- und Branchen- sowie unternehmensspezifische und finanzwirtschaftliche Risiken

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen, die derzeit wesentlich von der COVID-19-Pandemie bestimmt sind, besteht weiterhin eine außergewöhnlich hohe Unsicherheit über die künftige geschäftliche Entwicklung des Daimler-Konzerns, die dazu führt, dass wir die von uns prognostizierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren für den weiteren Jahresverlauf nicht in der gewohnten Detaillierung und Ausprägung einschätzen können und damit die Einschätzung der Chancen- und Risiken des Daimler-Konzerns und der Segmente wesentlich beeinträchtigt. Es lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen, welchen weiteren Verlauf die COVID-19-Pandemie in den für uns wichtigen Absatz- und Beschaffungsmärkten nimmt. Auch die damit verbundene Volatilität der Finanzmärkte kann derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden, so dass wir derzeit von höheren finanzwirtschaftlichen Risiken ausgehen.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselemissionen – Behördliche Verfahren

Daimler ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselemissionen ausgesetzt.

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden und Institutionen handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U. S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U. S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment), die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und die Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenan-

trag«) gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen sowie Rückrufe von Fahrzeugen angeordnet werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstößes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichsweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat seit 2018 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien, und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Rückrufen und zum Teil Erstzulassungsstopps. Daimler hat zudem seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt bzw. wird dies weiterhin tun, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und Diskussionen mit dem Amt ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind.

Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen erheblichen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler führt weitergehende Untersuchungen durch und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

Im Januar 2019 hat ein anderer Fahrzeughersteller mit US-Bundes- und -Landesbehörden sowie Fahrzeugkunden zivilrechtliche Vergleiche abgeschlossen. Obwohl der Hersteller kein Schuldeingeständnis abgegeben hat, vertreten die Behörden den Standpunkt, dass der Fahrzeughersteller sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in seinen Dieselfahrzeugen verwendet hat, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, und dass bestimmte dieser AECDS unzulässige Abschaltvorrichtungen sind. Als Teil des Vergleichs hat sich der Hersteller bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, einen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Schadensbegrenzungsprojekt durchzuführen und weitere Zahlungen zu leisten. Der Hersteller hat sich ferner dazu bereit erklärt, im Rahmen eines Vergleichs über eine Sammelklage Zahlungen an aktuelle und ehemalige Eigentümer von Dieselfahrzeugen zu leisten.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen ist es wahrscheinlich, dass neben dem KBA eine oder mehrere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass weitere Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Mit Ausnahme insbesondere des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart sind die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren, die Beantwortung der behördlichen Anfragen sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. In Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der vorgenannten sowie möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren ist es möglich, dass Daimler zu erheblichen weiteren

Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Ausschluss von Vergabeverfahren), einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid sowie weitere ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren

In den USA ist eine Verbraucher-Sammelklage anhängig, in der behauptet wird, dass die Daimler AG und MBUSA mit Robert Bosch LLC und der Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Im Januar 2019 wurde vom Bundesstaat Arizona eine separate Klage eingereicht, in der behauptet wird, die Daimler AG und MBUSA hätten Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 in Kanada und gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. Im Juli 2017 wurde eine ähnliche Sammelklage in den USA eingereicht, aber im Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung dieser Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden.

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in den USA und Kanada anhängig.

Die Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten diese Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

In den USA ist eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depositary Receipts anhängig, in der behauptet wird, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Dieselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Die Parteien haben sich darauf verständigt, die Klage vergleichsweise beizulegen, wobei dieser Vergleich unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Gerichts steht.

In Deutschland und weiteren europäischen Staaten, insbesondere den Niederlanden, sind eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen verschiedener angeblicher vertraglicher oder gesetzlicher Ansprüche anhängig. Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Sowohl von Anlegern als auch von der Daimler AG wurden in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können teilweise auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid, beeinträchtigt werden.


Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

Die Daimler AG und die Daimler Truck AG müssen sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken aus Regulierung und rechtlichen Verfahren einzeln oder in ihrer Gesamtheit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.

Obwohl der jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von Daimler haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in  **Anmerkung 30** des Konzernanhangs des Geschäftsberichts 2019.

Prognosebericht

Nachdem die **Weltwirtschaft** in der ersten Jahreshälfte in eine tiefe Rezession rutschte, wird die Entwicklung auch in der zweiten Jahreshälfte weiterhin stark von der Corona-Krise geprägt bleiben. Entscheidend wird dabei sein, wann die Pandemie weltweit unter Kontrolle sein wird, wie schnell und wie umfassend die Einschränkungen der wirtschaftlichen Aktivitäten aufgehoben werden und welches wirtschaftliche Erholungsmuster sich im zweiten Halbjahr ergibt. Aus heutiger Sicht muss für das Gesamtjahr 2020 mit einem erheblichen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung gerechnet werden.

Chinas Wirtschaft war unter den großen Volkswirtschaften die erste, die einen massiven Einbruch zu verzeichnen hatte, aber auch die erste, in der sich die Lage wieder verbessert hat. Dennoch ist zu erwarten, dass China in diesem Jahr statt der ursprünglich erwarteten 5 bis 6 % Wachstum nur ein leichtes Plus erzielen wird. Für die Europäische Währungsunion (EWU) muss aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie mit einer tiefen Rezession gerechnet werden. Auch wenn aktuell davon ausgegangen wird, dass nach dem Tiefpunkt im zweiten Quartal und der schrittweisen Öffnung in den meisten Ländern im zweiten Halbjahr eine Erholung einsetzt, rechnet die überwiegende Mehrheit der Analysten mit einem deutlichen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Gesamtjahr. Keine der großen Einzel-Volkswirtschaften in der EWU wird sich nach aktueller Erwartung diesem BIP-Rückgang entziehen können. In besonders schwer von der Pandemie betroffenen Ländern wie Frankreich, Italien oder Spanien dürfte die Wirtschaftsleistung überdurchschnittlich stark zurückgehen. In der US-amerikanischen Volkswirtschaft gab es bereits zum Ende des zweiten Quartals infolge der frühzeitigen Lockerung Anzeichen einer Erholung auf dem Arbeitsmarkt und beim privaten Konsum. Aufgrund des tiefen Einbruchs im März und April ist jedoch auch für die US-Wirtschaft von einem deutlichen BIP-Rückgang auszugehen.

Die Volkswirtschaften wichtiger Schwellenländer dürften sich aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie ebenfalls sehr schwach entwickeln. Für große Rohstoffexporteure wie Russland oder Brasilien wird der voraussichtlich auch im weiteren Jahresverlauf eher niedrige Ölpreis zusätzlich belastend wirken. Entsprechend ist sowohl in Osteuropa als auch im von der Pandemie besonders stark betroffenen südamerikanischen Wirtschaftsraum mit einer stark rückläufigen Entwicklung der Wirtschaftsleistung zu rechnen.

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** wird in den meisten für Daimler wichtigen Absatzregionen weiterhin erheblich von den Auswirkungen der Corona-Krise betroffen sein. Zwar dürfte das zweite Quartal für viele Märkte den Tiefpunkt der Krise markiert haben, und für die kommenden Monate ist mit einer Verbesserung der Marktsituation zu rechnen. Im Vergleich zum Vorjahresniveau werden die Rückgänge aber auch in der zweiten Jahreshälfte in vielen Ländern noch beträchtlich sein. Aus heutiger Sicht rechnen wir daher für das Gesamtjahr 2020 mit einem deutlichen Rückgang des globalen Pkw-Marktes.

Der europäische Markt dürfte ebenfalls deutlich schrumpfen. In Westeuropa ist von einer signifikant rückläufigen Nachfrageentwicklung auszugehen. Davon werden voraussichtlich alle großen Einzelmärkte mit jeweils deutlichen Einbußen betroffen sein. Auch in Osteuropa ist ein deutlicher Rückgang des Pkw-Marktes zu erwarten.

Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist mit einem deutlichen Nachfragerückgang zu rechnen. Der chinesische Markt hat sich unter den großen Absatzmärkten als erster auf einen moderaten Erholungspfad begeben. Voraussichtlich können aber die massiven Verluste des ersten Quartals nicht vollständig kompensiert werden, so dass für das Gesamtjahr ein deutlicher Marktrückgang zu erwarten ist.

Für die **Transportermärkte** rechnen wir vor dem Hintergrund der tiefen weltwirtschaftlichen Rezession überwiegend mit rückläufigen Marktentwicklungen. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweiz) ist sowohl im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter als auch im Markt für kleine Transporter von einem deutlichen Marktrückgang auszugehen. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern ebenfalls deutlich unter dem Vorjahr liegen. Auch bei den großen Transportern in Lateinamerika rechnen wir mit einem deutlichen Marktrückgang. Für die mittelgroßen Transporter in China erwarten wir hingegen ein Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Wichtige **Lkw-Absatzmärkte** werden sich aufgrund der Corona-bedingten Wirtschaftskrise nach heutiger Einschätzung in diesem Jahr sehr ungünstig entwickeln.

Auf dem nordamerikanischen Markt gehen wir davon aus, dass die Nachfrage nach schweren Lkw (Klasse 8) deutlich zurückgehen wird. Auch in der Region EU30 erwarten wir, dass sich die Verkäufe von schweren Lkw deutlich verringern werden. Dasselbe gilt für die Nachfrage nach schweren Lkw in Brasilien und in Japan.

Bei den **Bussen** erwarten wir sowohl in der Region EU30 als auch in Brasilien ein Marktniveau, das deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 liegen wird.

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen, die derzeit wesentlich von der COVID-19-Pandemie bestimmt sind, besteht eine außergewöhnlich hohe Unsicherheit über die weitere geschäftliche Entwicklung, die die Prognosefähigkeit unseres Unternehmens wesentlich beeinträchtigt. Es lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen, welchen weiteren Verlauf die Pandemie in den für uns wichtigen Absatzmärkten nimmt. Davon wird auch abhängen, wie umfangreich und andauernd die weiteren Maßnahmen zur Eindämmung der Infektionswelle und daraus folgende wirtschaftliche Belastungen ausfallen werden. Allerdings gehen wir davon aus, dass wir die bereits eingetretenen Ausfälle im weiteren Jahresverlauf nicht mehr vollständig aufholen können.

Wir können deshalb in der derzeitigen Situation die von uns üblicherweise prognostizierten Berichtsgrößen für den weiteren Jahresverlauf nicht in der gewohnten Detaillierung und Ausprägung einschätzen. Für die industriellen Geschäftsfelder lassen sich die bereinigten Umsatzrenditen und die bereinigten Cash Conversion Rates nicht verlässlich prognostizieren; damit haben die im Lagebericht 2019 abgegebenen diesbezüglichen Prognosen ihre Gültigkeit verloren.

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2020 insgesamt unter der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars erwartet aufgrund der weitreichenden Auswirkungen des Coronavirus für das Gesamtjahr 2020 einen Absatz unter dem Niveau des Vorjahres. Außerdem reflektiert diese Einschätzung die vollständige Umstellung der Marke smart auf rein elektrisch angetriebene Modelle. Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz Cars im Jahr 2020 rund zehn neue oder überarbeitete Modelle auf den Markt zu bringen, wodurch das Produktportfolio weiter verjüngt und insbesondere durch elektrifizierte Modelle erweitert wird. Positive Impulse erwarten wir weiterhin aus den sehr beliebten SUV-Fahrzeugen, wie die im Vorjahr neu eingeführten Modelle GLB, GLE und GLS.

Auch bei **Mercedes-Benz Vans** wird sich der Absatz im Jahr 2020 vor allem aufgrund der Auswirkungen des Coronavirus voraussichtlich unter dem Niveau des Vorjahres bewegen.

Neben der ohnehin erwarteten Marktnormalisierung in unseren Lkw-Kernmärkten wird die COVID-19-Pandemie zu einer zusätzlichen Kaufzurückhaltung und in der Folge zu einem Rückgang beim weltweiten Absatz von **Daimler Trucks** im Gesamtjahr 2020 führen.

Auch **Daimler Buses** geht von einer rückläufigen Absatzentwicklung für das Jahr 2020 aus. Daimler Buses rechnet jedoch weiterhin damit, die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t behaupten zu können.

Daimler Mobility rechnet für das Jahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des damit verbundenen Absatzzurückgangs unserer automobilen Geschäftsfelder mit einem Rückgang beim Neugeschäft und einem sinkenden Vertragsvolumen.

Angesichts der rückläufigen Absatzzahlen infolge der COVID-19-Pandemie gehen wir davon aus, dass auch der **Konzernumsatz** im Jahr 2020 unter dem Vergleichswert des Vorjahres liegen wird.

Unter der Annahme, dass sich die wirtschaftliche Erholung im zweiten Halbjahr fortsetzt und es nicht zu einer erneuten größeren COVID-19-Infektionswelle in unseren wichtigen Absatzmärkten kommt, rechnen wir für das Geschäftsjahr 2020 sowohl für das **Konzern-EBIT** als auch für den **Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft** mit positiven Werten unterhalb des Vorjahresniveaus. Dabei sind im Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren nicht berücksichtigt.

Da das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars & Vans** im Jahr 2019 mit hohen Sondereffekten belastet war, rechnen wir trotz der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie für dieses Geschäftsfeld mit einem EBIT über dem Vorjahreswert. Die **bereinigte Eigenkapitalrendite von Daimler Mobility** wird nach unserer Einschätzung den Vorjahreswert nicht erreichen.

Im Rahmen unserer Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und Kostensenkung werden wir auch die Ausgaben für **Sachinvestitionen** und **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** kürzen. Allerdings werden wir Vorleistungen, die der Sicherung der Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens dienen weiter aufrechterhalten. Insgesamt gehen wir davon aus, dass die Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistun-

gen geringer ausfallen werden als im Vorjahr.

Der Schwerpunkt der **Sachinvestitionen** im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans liegt auf den Nachfolgemodellen der S-Klasse und C-Klasse. Außerdem sind weiterhin hohe Investments für die Elektromobilität vorgesehen. Die Investitionen von Daimler Trucks & Buses werden vor allem in Zukunftsprojekte und Folgegenerationen für bestehende Produkte, globale Aggregate-Projekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks getätigt.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt ein Großteil der Ausgaben für **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** in die Erneuerung des Produktportfolios. Die wichtigsten Einzelprojekte sind hier die Nachfolgemodelle für die S-Klasse und die C-Klasse, sowie der Ausbau der Modellpalette der Produkt- und Technologiemarke EQ. Außerdem arbeiten wir in erheblichem Umfang an neuen emissionsarmen Verbrennungsmotoren, der Elektromobilität, der Konnektivität unserer Fahrzeuge sowie an innovativen Sicherheitstechnologien für das automatisierte und autonome Fahren. Trotz COVID-19-bedingten Reduzierungen im Entwicklungsbudget spielen bei Daimler Trucks & Buses die Themen automatisiertes Fahren, Elektromobilität sowie Konnektivität eine wichtige Rolle. Weitere Schwerpunkte sind die Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht oder in diesem Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Mercedes-Benz Cars & Vans

480.800 (i. V. 686.800) Fahrzeuge im zweiten Quartal abgesetzt

Mercedes-Benz Cars erzielt in China beim Pkw-Absatz das bisher beste zweite Quartal

Mercedes-Benz Vans mit Verkaufsstart des neuen eSprinter

Bereinigtes EBIT von -284 (i. V. 1.148) Mio. €

D.01	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Umsatz	18.949	25.418	-25
EBIT	-1.125	-2.784	.
Bereinigtes EBIT	-284	1.148	.
Umsatzrendite (in %)	-5,9	-11,0	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	-1,5	4,5	.
CFBIT	430	-2.141	.
Bereinigter CFBIT	522	-2.047	.
Bereinigtes CCR ¹	-1,8	-1,8	.
Absatz	480.800	686.757	-30
Produktion	422.082	704.039	-40
Beschäftigte	170.601	173.394 ²	-2

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Absatz, Umsatz und EBIT

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans hat von April bis Juni 480.800 (i. V. 686.800) Fahrzeuge weltweit ausgeliefert. Der Umsatz sank um 25 % auf 18,9 Mrd. €. Das bereinigte EBIT belief sich auf -284 (i. V. 1.148) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit -1,5 % unter dem Vorjahreswert von 4,5 %.

Überarbeitete Produktpalette und Neueinführungen

Im Mai debütierten die überarbeiteten E-Klasse Modelle Coupé und Cabrio mit sportlich geschärftem Design der serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer und Heckleuchten. Ferner sind beide Modelle mit der neuen Generation von Fahrassistenzsystemen sowie dem erweiterten Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) ausgestattet.

D.02	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Umsatz	42.145	49.481	-15
EBIT	-615	-1.641	.
Bereinigtes EBIT	319	2.520	-87
Umsatzrendite (in %)	-1,5	-3,3	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	0,8	5,1	.
CFBIT	-1.299	-2.976	.
Bereinigter CFBIT	-759	-2.803	.
Bereinigtes CCR ¹	-2,4	-1,1	.
Absatz	1.027.542	1.339.107	-23
Produktion	1.031.635	1.429.731	-28
Beschäftigte	170.601	173.394 ²	-2

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Ebenfalls im Mai stellte Mercedes-AMG die modellgepflegten Mercedes-AMG E 53 4MATIC+ Coupé und Cabriolet (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9,1-8,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 209-204 g/km) sowie im Juni die Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ Limousine und T-Modell (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,9-11,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 273-265 g/km) digital vor. Ab Herbst 2020 sind diese Modelle bei den europäischen Vertriebspartnern verfügbar.

Unter dem Label »EQ Power« erweiterte Mercedes-Benz Cars sein Angebot an Plug-in-Hybriden. Mit dem **CLA 250 e Coupé** (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 1,5-1,4 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet: 15,2-14,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert gewichtet: 35-31 g/km), dem **CLA 250 e Shooting Brake** (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 1,6-1,4 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet: 15,5-14,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert gewichtet: 37-33 g/km) und dem **B 250 e** (Kraftstoffverbrauch kombiniert gewichtet: 1,6-1,4 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet: 15,4-14,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert gewichtet: 36-32 g/km) sind jetzt drei weitere Kompakte mit dem Hybrid-Antrieb der dritten Generation und elektrischen Reichweiten von über 70 km (NEFZ) bestellbar.

Zukunft geht nicht ohne Tradition

Dass Zukunft und Tradition untrennbar zusammengehören, zeigte Mercedes-Benz auch in diesem Quartal: So feierte das Unternehmen zwei Jubiläen: »25 Jahre Sprinter« – natürlich digital – sowie den 120sten Geburtstag des Markennamens »Mercedes«.

Mercedes-Benz Vans treibt Elektromobilität weiter voran

Vor 25 Jahren startete der Mercedes-Benz Sprinter seine Erfolgsgeschichte und gilt mittlerweile als Namensgeber für das Segment der großen Transporter. Mit dem Verkaufsstart der vollelektrischen Variante erreicht er den nächsten Meilenstein. Der eSprinter ist nach dem eVito der zweite Elektro-Transporter, den Mercedes-Benz Vans als Serienfahrzeug anbietet. Passend dazu wurden im Mai die ersten 15 eSprinter Serienfahrzeuge in die Flotte des Logistikdienstleisters Hermes Germany integriert. Mit der Bestellfreigabe des EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) im Mai ist das erste Elektromodell von Mercedes-Benz Vans für das private Marktsegment verfügbar. Die elektrische Großraumlimousine ist nach dem EQC (Stromverbrauch kombiniert: 20,8-19,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) das zweite Modell der EQ-Familie von Mercedes-Benz.

D.03		Q2	
Absatz Mercedes-Benz Cars	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Gesamt	408.924	575.639	-29
Europa	113.369	244.788	-54
davon Deutschland	39.531	82.521	-52
Nordamerika	49.074	88.640	-45
davon USA	42.452	75.497	-44
Asien	236.448	224.231	+5
davon China	196.173	168.313	+17
Übrige Märkte	10.033	17.980	-44

Mercedes-Benz Cars hat das zweite Quartal mit weltweit 408.900 (i. V. 575.600) abgesetzten Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart abgeschlossen. Die Verkäufe im zweiten Quartal waren von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und den vorübergehenden Schließungen von Handelsbetrieben vor allem in Europa und Nordamerika maßgeblich geprägt. In Europa wurden 113.400 (i. V. 244.800) Fahrzeuge abgesetzt. Im Kernmarkt Deutschland haben wir 39.500 (i. V. 82.500) Fahrzeuge ausgeliefert. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurden 196.200 (i. V. 168.300) Einheiten verkauft. Das entspricht dem höchsten Absatz in China, der je in einem zweiten Quartal von Mercedes-Benz Cars erzielt wurde und zeigt, dass sich bisher die Nachfrage im größten Markt erholt. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 42.500 (i. V. 75.500) Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Die herausfordernden Rahmenbedingungen der COVID-19-Pandemie haben sich im zweiten Quartal auch belastend auf den Absatz in den jeweiligen Produktsegmenten ausgewirkt. Die Auslieferungen der Kompaktwagen, darunter die A-Klasse, die A-Klasse Limousine, die B-Klasse, das CLA Coupé und der CLA Shooting Brake lag bei insgesamt 80.500 (i. V. 123.800) Einheiten. Die Verkäufe der SUVs beliefen sich auf 158.800 (i. V. 180.500) Einheiten. Beim GLE und dem GLS konnte der Absatz im zweiten Quartal gesteigert werden. Die Auslieferungen der C-Klasse Limousine und des T-Modells lagen bei 66.600 (i. V. 97.100) Einheiten. Von der E-Klasse Limousine und dem T-Modell wurden 63.600 (i. V. 84.600) Fahrzeuge verkauft. Die

D.05		Q1-2	
Absatz Mercedes-Benz Cars	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Gesamt	879.505	1.130.951	-22
Europa	302.559	480.086	-37
davon Deutschland	100.556	160.605	-37
Nordamerika	128.831	164.601	-22
davon USA	110.977	139.756	-21
Asien	417.346	445.880	-6
davon China	327.739	341.465	-4
Übrige Märkte	30.769	40.384	-24

D.04		Q2	
Absatz Mercedes-Benz Vans	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Gesamt	71.876	111.118	-35
EU30	42.943	78.622	-45
davon Deutschland	18.542	32.670	-43
Nordamerika	10.888	12.338	-12
davon USA	9.581	8.668	+11
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.225	4.902	-55
Asien	10.576	9.072	+17
davon China	9.505	7.134	+33
Übrige Märkte	5.244	6.184	-15

Auslieferungen der S-Klasse Limousine lagen bei 14.400 (i. V. 16.600) Einheiten. Die Auslieferungen der Mercedes-Maybach S-Klasse Limousine konnten dagegen um 3% gesteigert werden. Bei der Marke smart wirkte sich zusätzlich der Auslauf der Vorgängermodelle sowie die Umstellung auf den rein batterieelektrischen Antrieb weiter stark auf den Vorjahresvergleich beim Absatz aus: Weltweit wurden insgesamt 4.200 (i. V. 32.000) Einheiten der smart Modelle ausgeliefert.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von April bis Juni 2020 einen Absatz von 71.900 (i. V. 111.100) Einheiten. Der deutliche Rückgang ist wesentlich von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. In der Region EU30 setzte Mercedes-Benz Vans 42.900 (i. V. 78.600) Einheiten ab. Auch in Nordamerika lag der Absatz mit 10.900 (i. V. 12.300) Einheiten deutlich unter dem Vorjahr. In den USA haben wir im zweiten Quartal 9.600 (i. V. 8.700) Einheiten verkauft; in Lateinamerika ging der Absatz auf 2.200 (i. V. 4.900) Einheiten zurück. In China lag der Absatz mit 9.500 (i. V. 7.100) Einheiten deutlich über dem Vorjahreszeitraum.

D.06		Q1-2	
Absatz Mercedes-Benz Vans	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Gesamt	148.037	208.156	-29
EU30	96.021	145.179	-34
davon Deutschland	40.174	55.054	-27
Nordamerika	18.176	24.009	-24
davon USA	15.928	17.514	-9
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.966	9.076	-45
Asien	16.782	18.043	-7
davon China	13.670	13.265	+3
Übrige Märkte	12.092	11.849	+2

Daimler Trucks & Buses

Absatz mit 61.000 (i. V. 134.900) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau

Mercedes-Benz und Setra bieten Abbiegeassistenten zum Nachrüsten für Lkw und Busse

Markteintritt mit Mercedes-Benz Reisebussen in Vietnam

Bereinigtes EBIT mit -747 (i. V. 834) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.07		Q2	
€-Werte in Millionen	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Umsatz	6.200	11.581	-46
EBIT	-756	834	.
Bereinigtes EBIT	-747	834	.
Umsatzrendite (in %)	-12,2	7,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	-12,0	7,2	.
CFBIT	-121	1.027	.
Bereinigter CFBIT	-121	1.027	.
Bereinigte CCR ¹	0,2	1,2	.
Absatz	61.033	134.909	-55
Produktion	54.295	135.894	-60
Beschäftigte	100.203	101.397 ²	-1

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Absatz, Umsatz und bereinigtes EBIT deutlich unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks & Buses ist im zweiten Quartal 2020 im Wesentlichen aufgrund der weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie auf 61.000 (i. V. 134.900) Einheiten zurückgegangen. Der Umsatz verringerte sich verglichen mit dem Vorjahresquartal ebenfalls deutlich auf 6,2 Mrd. €. Auch das bereinigte EBIT lag mit -747 (i. V. 834) Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die bereinigte Umsatzrendite betrug -12,0 (i. V. 7,2) %.

D.08		Q1-2	
€-Werte in Millionen	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Umsatz	14.944	21.755	-31
EBIT	-509	1.387	.
Bereinigtes EBIT	-500	1.387	.
Umsatzrendite (in %)	-3,4	6,4	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	-3,3	6,4	.
CFBIT	-206	795	.
Bereinigter CFBIT	-206	795	.
Bereinigte CCR ¹	0,4	0,6	.
Absatz	158.607	256.355	-38
Produktion	163.046	268.465	-39
Beschäftigte	100.203	101.397 ²	-1

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Mercedes-Benz und Setra bieten Abbiegeassistenten zum Nachrüsten für Lkw und Busse

Größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Vision vom unfallfreien Fahren, dieses Ziel treibt Daimler Trucks & Buses traditionell voran. Eine Vielzahl der Sicherheitsassistentensysteme für schwere Nutzfahrzeuge feierte ihre Premiere in Lkw und Bussen von Mercedes-Benz und Setra, darunter der weltweit erste vollintegrierte Abbiegeassistent. Für nahezu jeden Lkw oder Bus von Mercedes-Benz und Setra gibt es ab sofort die passende Unterstützung, ob ab Werk oder als Nachrüstlösung: Mit den Abbiegeassistentensystemen sind unsere Lkw oder Busse von Mercedes-Benz und Setra den aktuellen gesetzlichen Vorgaben voraus. Abbiegeassistenten für Lkw werden in der EU erst ab 2022 für neue Fahrzeugtypen und zwei Jahre später für alle bereits existierenden Baumuster verpflichtend vorgeschrieben.

Vollelektrisch angetriebener Mercedes-Benz Stadtbus eCitaro um Gelenkbusvariante erweitert

Der vollelektrisch angetriebene Gelenkbus eCitaro G erweitert das Angebot der Citaro Stadtbus-Familie und ist ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu umweltfreundlicheren und lebenswerteren Städten. Mit dem eCitaro G setzt Daimler Buses die Elektrifizierung von Stadtbussen konsequent fort. Der neue vollelektrische Gelenkbus soll mit neuen Batterietechnologien, darunter Festkörperbatterien, verfügbar sein. Darüber hinaus bietet der eCitaro G je nach Ausführung bis zu 146 Fahrgästen Platz und eignet sich damit ideal für den Einsatz in hochbelasteten Städten und Metropolen mit großem Fahrgastaufkommen. Bereits jetzt liegen feste Aufträge über mehr als 60 Fahrzeuge vor. Die ersten Auslieferungen an Verkehrsbetriebe sollen bis Ende des Jahres erfolgen.

Markteintritt mit Mercedes-Benz Reisebussen in Vietnam

Daimler Buses baut sein Busgeschäft in Südostasien aus und startet den Verkauf von Mercedes-Benz Fahrgestellen in Vietnam. Zu diesem Zweck arbeitet Daimler Buses künftig mit dem lokalen Automobilunternehmen Truong Hai Auto Corporation (THACO) zusammen, das als Generalvertreter im vietnamesischen Markt tätig sein wird. Die Fahrgestelle für die an lokale Gegebenheiten angepassten Busse sollen aus dem Mercedes-Benz Werk São Bernardo do Campo, Brasilien, kommen. THACO beabsichtigt dann vor Ort die Chassis in seiner Fabrik in Chu Lai zu montieren, mit einem Aufbau zu versehen und über sein Vertriebsnetz im vietnamesischen Markt zu vertreiben. Der Markteintritt in Vietnam ist ein wichtiger Schritt für Daimler Buses, um seine globale Marktpräsenz weiter auszubauen und damit seinen Wachstumskurs in der Region Südostasien fortzusetzen.

D.09		Q2	
Absatz Daimler Trucks	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Gesamt	57.945	126.474	-54
EU30	9.675	19.836	-51
davon Deutschland	3.999	7.846	-49
Nordamerika	20.023	54.533	-63
davon USA	17.321	45.593	-62
Lateinamerika (ohne Mexiko)	6.208	10.215	-39
davon Brasilien	4.809	7.301	-34
Asien	17.739	33.982	-48
Übrige Märkte	4.300	7.908	-46
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	41.926	22.902	+83

Deutlich rückläufige Absatzentwicklung bei Daimler Trucks

Der Absatz von Daimler Trucks lag im zweiten Quartal 2020 mit 57.900 Einheiten um 54 % unter dem Vorjahresniveau. Diese Entwicklung war im Wesentlichen durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. In Nordamerika gingen unsere Lkw-Verkäufe um 63 % auf 20.000 Einheiten zurück. In den Gewichtsklassen 6-8 war Daimler Trucks mit einem Marktanteil von 37,1 (i. V. 35,4) % weiterhin Marktführer. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) lagen mit 9.700 (i. V. 19.800) Einheiten ebenfalls deutlich unter dem Vorjahreswert. Mit einem Marktanteil von 19,1 (i. V. 19,2) % waren die Mercedes-Benz Lkw im Segment schwerer und mittelschwerer Lkw weiterhin Marktführer. In Deutschland lag der Absatz mit 4.000 Lkw um 49 % unter dem Vorjahresniveau. In Brasilien setzten wir 4.800 Einheiten ab; dies entspricht einem Absatzrückgang von 34 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Auch in Asien bewegten sich unsere Lieferungen mit 17.700 (i. V. 34.000) Lkw deutlich unter denen des Vorjahres. Dabei brach der Lkw-Absatz in Indien mit 800 (i. V. 3.800) Einheiten massiv ein, was besonders auf die strikte Ausgangssperre im April zurückzuführen war. In Indonesien verkauften wir mit 3.500 (i. V. 10.000) Einheiten ebenfalls deutlich weniger Lkw als im Vorjahresquartal. Auch in Japan entwickelten sich unsere Verkäufe mit einem Rückgang von 23 % auf 7.800 Lkw negativ. Mit der Marke FUSO erreichten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 20,6 (i. V. 18,7) %. Die Lieferungen von Auman Trucks, unseres Joint Ventures in China, stiegen mit 41.900 (i. V. 22.900) Einheiten deutlich über die Höhe des Vorjahres.

D.11		Q1-2	
Absatz Daimler Trucks	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Gesamt	150.413	242.394	-38
EU30	22.872	38.803	-41
davon Deutschland	9.835	14.422	-32
Nordamerika	55.573	102.358	-46
davon USA	48.735	87.969	-45
Lateinamerika (ohne Mexiko)	13.204	18.892	-30
davon Brasilien	9.805	13.398	-27
Asien	48.390	68.289	-29
Übrige Märkte	10.374	14.052	-26
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	64.871	45.577	+42

D.10		Q2	
Absatz Daimler Buses	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Gesamt	3.088	8.435	-63
EU30	1.230	2.837	-57
davon Deutschland	590	924	-36
Nordamerika	240	665	-64
davon Mexiko	239	655	-64
Lateinamerika (ohne Mexiko)	1.249	3.712	-66
davon Brasilien	920	2.673	-66
Asien	133	716	-81
Übrige Märkte	236	505	-53

Daimler Buses Absatz deutlich unter Vorjahresniveau

Daimler Buses erreichte im zweiten Quartal 2020 einen Absatz von 3.100 (i. V. 8.400) Einheiten. Der deutliche Rückgang war ebenfalls im Wesentlichen durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. In der Region EU30 hat Daimler Buses dabei mit 1.200 Einheiten 57 % weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahresquartal. In Deutschland sanken die Verkäufe um 36 % auf 600 Einheiten. Mit unseren Marken Mercedes-Benz und Setra waren wir in der Region EU30 mit einem Marktanteil von 23,5 (i. V. 27,6) % weiter mit klarem Abstand Marktführer. Auch in Mexiko gingen unsere Verkäufe mit 200 Einheiten deutlich zurück (-64 %). In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 900 Fahrgestellen einen Absatzrückgang um 66 %. Rückläufig um 90 % waren unsere Absätze in Indien mit 45 (i. V. 500) Einheiten.

D.12		Q1-2	
Absatz Daimler Buses	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Gesamt	8.194	13.961	-41
EU30	2.490	3.756	-34
davon Deutschland	1.121	1.266	-11
Nordamerika	688	1.047	-34
davon Mexiko	687	1.037	-34
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.635	6.875	-47
davon Brasilien	2.835	4.901	-42
Asien	536	1.562	-66
Übrige Märkte	845	721	+17

Daimler Mobility

Neugeschäft geht um 24 % deutlich zurück

Vertragsvolumen sinkt auf 154 Mrd. €

YOUR NOW Joint Ventures: Mobilitätsnachfrageveränderung spürbar

Bereinigtes EBIT mit 313 (i. V. 483) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.13	Q2		
€-Werte in Millionen	Q2 2020	Q2 2019	Veränd. in %
Umsatz	6.450	7.145	-10
EBIT	205	431	-52
Bereinigtes EBIT	313	483	-35
Eigenkapitalrendite (in %)	5,6	12,5	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	8,6	14,0	.
Neugeschäft	13.971	18.363	-24
Vertragsvolumen	153.704	162.843 ¹	-6
Beschäftigte	12.057	12.680 ¹	-5

¹ Stand 31.12.2019

Neugeschäft weltweit mit deutlichem Rückgang

Die Geschäftsentwicklung von Daimler Mobility war auch im zweiten Quartal 2020 von den Auswirkungen der globalen COVID-19-Pandemie geprägt. Die umfangreichen Maßnahmen, die zur Eindämmung der Pandemie ergriffen wurden, schränkten die wirtschaftlichen Aktivitäten vor allem in Europa und den USA erheblich ein. In China waren erste Anzeichen einer Erholung zu spüren. Insgesamt lag das Neugeschäft deutlich unter dem Vorjahresniveau. Weltweit wurden 383.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 14,0 Mrd. € abgeschlossen, 24 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Das Vertragsvolumen erreichte Ende Juni einen Wert von 153,7 Mrd. € und lag damit um 6 % unter dem Niveau vom Jahresende 2019. Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen um 4 %. Das bereinigte EBIT betrug 313 (i. V. 483) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag bei 8,6 (i. V. 14,0) %.

Region Europa: Neugeschäft deutlich unter Vorjahr

Europaweit wurden im zweiten Quartal 134.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (-46 %). Das Neugeschäft sank deutlich um 43 % auf 4,7 Mrd. €. Das Vertragsvolumen in Europa lag mit 63,6 Mrd. € unter dem Niveau vom Jahresende

D.14	Q1-2		
€-Werte in Millionen	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Veränd. in %
Umsatz	13.551	14.026	-3
EBIT	263	1.640	-84
Bereinigtes EBIT	371	974	-62
Eigenkapitalrendite (in %)	3,6	24,0	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	5,0	14,2	.
Neugeschäft	30.145	35.687	-16
Vertragsvolumen	153.704	162.843 ¹	-6
Beschäftigte	12.057	12.680 ¹	-5

¹ Stand 31.12.2019

2019 (-5 %). In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Quartalsende 411.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,5 Mrd. €.

Rückgang im Neugeschäft in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im zweiten Quartal 2020 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 4,6 Mrd. € abgeschlossen (-23 %). In den USA ging das Neugeschäft deutlich um 18 % zurück. Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika betrug Ende Juni 56,2 Mrd. € und lag damit unter dem Niveau vom Jahresende 2019 (-6 %).

Asien-Pazifik, Afrika & China: Neugeschäft gestiegen

Das Neugeschäft in der Region Asien-Pazifik, Afrika & China erreichte 4,7 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahreswertes (+11 %). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende Juni auf insgesamt 33,8 Mrd. € (-6 %). In China wurden im zweiten Quartal 120.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 3,3 Mrd. € abgeschlossen (+53 %). Die einsetzende Erholung der Wirtschaft in China im zweiten Quartal wirkte sich positiv auf das Neugeschäft aus. Das Vertragsvolumen in China betrug Ende Juni 16,2 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2019 (-2 %).

Versicherungsgeschäft gesunken

Daimler Mobility vermittelte im zweiten Quartal 2020 rund 504.000 Versicherungspolizen – das entspricht einem Rückgang von 16 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Am stärksten durch die Auswirkungen der Corona-Krise betroffen waren Deutschland (-39 %) und die USA (-38 %).

YOUR NOW Joint Ventures:

Nachlassende Mobilitätsnachfrage deutlich spürbar

Zum 30. Juni 2020 nutzten 92 Mio. Menschen die Mobilitätsdienste der Joint Ventures, die gebündelt in den drei Säulen FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie PARK NOW & CHARGE NOW Lösungen für Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und das Laden von Elektrofahrzeugen vereinen. Nachdem alle Dienste bis Februar 2020 ihren Wachstumskurs ungebrochen fortsetzen konnten, war die nachlassende Mobilitätsnachfrage infolge der COVID-19-Pandemie im zweiten Quartal 2020 deutlich spürbar – die Zahl der Transaktionen lag mit 43 Mio. etwa 70 % unter dem Vorjahresquartal. Indes integriert FREE NOW Drittanbieter in die App, um Kunden noch mehr Mobilitätsoptionen anzubieten: Seit dem zweiten Quartal 2020 können E-Scooter von Voi in Hamburg, Berlin und München direkt über die FREE NOW App gebucht werden.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q2

E.01	Q2 2020	Q2 2019
in Millionen €		
Umsatzerlöse	30.184	42.650
Umsatzkosten	-27.489	-37.104
Bruttoergebnis vom Umsatz	2.695	5.546
Vertriebskosten	-2.462	-3.072
Allgemeine Verwaltungskosten	-808	-975
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.544	-1.569
Sonstige betriebliche Erträge	517	516
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-151	-2.127
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	269	210
Übriges Finanzergebnis	-198	-87
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-1.682	-1.558
Zinserträge	51	121
Zinsaufwendungen	-111	-235
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.742	-1.672
Ertragsteuern	-164	430
Konzernergebnis	-1.906	-1.242
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	95	86
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	-2.001	-1.328
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	-1,87	-1,24
Verwässert	-1,87	-1,24

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-2

E.02

	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €		
Umsatzerlöse	67.407	82.348
Umsatzkosten	-59.001	-69.231
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.406	13.117
Vertriebskosten	-5.351	-6.223
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.728	-1.994
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.266	-3.273
Sonstige betriebliche Erträge	1.088	1.733
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-307	-2.352
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	219	472
Übriges Finanzergebnis	-126	-240
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	-1.065	1.240
Zinserträge	128	200
Zinsaufwendungen	-265	-489
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.202	951
Ertragsteuern	-536	-44
Konzernergebnis	-1.738	907
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	169	140
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	-1.907	767
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	-1,78	0,72
Verwässert	-1,78	0,72

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q2

E.03	Q2 2020	Q2 2019
in Millionen €		
Konzernergebnis	-1.906	-1.242
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-475	-474
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	30	-
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	100	398
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-5	12
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	-350	-64
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.905	-1.171
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	10	-4
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	-1.895	-1.175
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-2.245	-1.239
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-15	-17
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-2.230	-1.222
Gesamtergebnis	-4.151	-2.481
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	80	69
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	-4.231	-2.550

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-2

E.04

	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €		
Konzernergebnis	-1.738	907
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.010	289
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-1	7
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	349	-285
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-1	-5
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-663	6
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.333	-1.483
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	9	24
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.324	-1.459
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.987	-1.453
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-19	10
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.968	-1.463
Gesamtergebnis	-3.725	-546
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	150	150
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	-3.875	-696

Konzernbilanz

E.05

30. Juni 2020 31. Dez. 2019

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	16.587	15.978
Sachanlagen	36.483	37.143
Vermietete Gegenstände	48.774	51.482
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.932	5.949
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.550	52.880
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	853	770
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.668	3.347
Aktive latente Steuern	6.156	5.803
Übrige Vermögenswerte	1.018	1.286
Langfristige Vermögenswerte	171.021	174.638
Vorräte	30.118	29.757
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.928	12.332
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	45.120	50.781
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.949	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.517	7.885
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.773	2.736
Übrige Vermögenswerte	5.339	5.426
Kurzfristige Vermögenswerte	123.744	127.800
Summe Aktiva	294.765	302.438

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.551	11.552
Gewinnrücklagen	43.037	46.329
Übrige Rücklagen	-242	393
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	57.416	61.344
Nicht beherrschende Anteile	1.441	1.497
Eigenkapital	58.857	62.841
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.665	9.728
Rückstellungen für sonstige Risiken	10.660	10.597
Finanzierungsverbindlichkeiten	95.891	99.179
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.892	2.112
Passive latente Steuern	3.966	3.935
Rechnungsabgrenzungsposten	1.441	1.598
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.975	6.060
Übrige Verbindlichkeiten	894	586
Langfristige Schulden	132.384	133.795
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.665	12.707
Rückstellungen für sonstige Risiken	9.432	10.327
Finanzierungsverbindlichkeiten	61.700	62.601
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.030	7.752
Rechnungsabgrenzungsposten	1.562	1.624
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	6.790	7.571
Übrige Verbindlichkeiten	3.345	3.220
Kurzfristige Schulden	103.524	105.802
Summe Passiva	294.765	302.438

Konzern-Kapitalflussrechnung

E.06

	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.202	951
Abschreibungen/Wertminderungen	4.452	3.644
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-296	-446
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	22	-697
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-1.059	-3.849
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.237	-92
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	778	946
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.675	-1.172
Vermietete Fahrzeuge	2.249	-631
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.151	4.561
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	64	52
Gezahlte Ertragsteuern	-784	-1.069
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	8.985	2.198
Zugänge zu Sachanlagen	-3.221	-3.419
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.487	-1.700
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	178	186
Erwerb von Anteilsbesitz	-201	-1.209
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	214	199
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.192	-3.047
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	2.405	3.798
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-49	-80
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.353	-5.272
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-2.175	3.455
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-207	-232
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	31	63
Erwerb eigener Aktien	-30	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-64
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-2.381	-297
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-185	37
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.066	-3.334
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	18.883	15.853
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	21.949	12.519

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

E.07

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente
Stand zum 1. Januar 2019	3.070	11.710	49.490	472	15
Konzernergebnis	-	-	767	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.231	279	35
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	748	-	-4
Gesamtergebnis	-	-	-716	279	31
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-14	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-48	-	-	-
Sonstiges	-	-	52	-	-
Stand zum 30. Juni 2019	3.070	11.662	45.335	751	46
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329	930	30
Konzernergebnis	-	-	-1.907	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-1.602	-992	7
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	269	-	2
Gesamtergebnis	-	-	-3.240	-992	9
Dividenden	-	-	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-78	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Sonstiges	-	-	26	-	-
Stand zum 30. Juni 2020	3.070	11.551	43.037	-62	39

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
in Millionen €							
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 1. Januar 2019	
-	-	-	767	140	907	Konzernergebnis	
-397	-5	-	-2.319	10	-2.309	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
112	-	-	856	-	856	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-285	-5	-	-696	150	-546	Gesamtergebnis	
-	-	-	-3.477	-232	-3.709	Dividenden	
-	-	-	-14	-28	-42	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	32	32	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-48	-16	-64	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	52	4	56	Sonstiges	
-380	-	-	60.484	1.296	61.780	Stand zum 30. Juni 2019	
-546	-21	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020	
-	-	-	-1.907	169	-1.738	Konzernergebnis	
505	-1	-	-2.083	-19	-2.102	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
-156	-	-	115	-	115	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
349	-1	-	-3.875	150	-3.725	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-218	-218	Dividenden	
-	-	-	-78	2	-76	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	13	13	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-30	-30	-	-30	Erwerb eigener Aktien	
-	-	30	30	-	30	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-1	-	-1	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	26	-3	23	Sonstiges	
-197	-22	-	57.416	1.441	58.857	Stand zum 30. Juni 2020	

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

Dieser zusammengefasst dargestellte Konzernabschluss (Zwischenabschluss) der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde gemäß § 115 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Interim Financial Reporting« aufgestellt.

Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Der Zwischenabschluss des Konzerns wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 22. Juli 2020 zur Veröffentlichung freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im Konzernabschluss für das Jahr 2019 angewendet wurden.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS

Das International Accounting Standards Board hat im zweiten Quartal 2020 eine Änderung an IFRS 16 (»Auf die COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen«) veröffentlicht, mit der Leasingnehmern eine praktische Erleichterung bei der Bilanzierung von Mietkonzessionen infolge der COVID-19-Pandemie eingeräumt werden soll. Diese Änderung ist derzeit in der Europäischen Union noch nicht anzuwenden.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund der COVID-19-Pandemie

Schätzungen und Ermessensentscheidungen können Auswirkungen auf die Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen diese Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss haben.

Bei der Aktualisierung der Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden verfügbare Informationen über die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung sowie länderspezifische staatliche Maßnahmen berücksichtigt.

Diese Informationen wurden bei der Untersuchung der Werthaltigkeit finanzieller Vermögenswerte, insbesondere der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, einbezogen. Mit Hinblick auf das Hedge-Accounting wurde eine Aktualisierung der Einschätzung vorgenommen, inwieweit der Eintritt von Transaktionen weiterhin mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann. Des Weiteren wurde eine Aktualisierung der Einschätzung zukünftiger Restwerte von vermieteten Fahrzeugen, der Bewertung von Rückstellungen für Restwertgarantien sowie der verlustfreien Bewertung des Vorratsvermögens unter Berücksichtigung der erwarteten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie vorgenommen. Außerdem wurden Wertminderungstests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts durchgeführt, die die Werthaltigkeit der jeweils zugrundeliegenden Buchwerte bestätigten.

**Anpassung der Segmentzahlen in der Vorjahresperiode
infolge der Umstellung der unternehmensinternen
Steuerungs- und Berichtsstruktur ab 1. Januar 2020**

Bis zum 31. Dezember 2019 umfassten die **berichtspflichtigen Segmente** des Konzerns Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility. Ab 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Berichts- und Organisationsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die Segmentzahlen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Dabei wurden die internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgegliedert.

In diesem Zusammenhang sind ab dem 1. Januar 2020 die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten Bestandteil des EBIT. Ab dem Geschäftsjahr 2020 wird der EBIT deshalb in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als rechnerische Größe ausgewiesen.

2. Umsatzerlöse

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden als auch sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert und in der Tabelle [7 E.08](#) und [7 E.09](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility sowie Effekte aus der Währungssicherung.

Infolge der weltweiten Absatzrückgänge aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten geringeren Kundennachfrage und Schließungen von Niederlassungen und Händlerbetrieben gingen die Umsatzerlöse des Daimler-Konzerns in wichtigen Märkten deutlich zurück.

E.08

Umsatzerlöse zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q2 2020						
Europa	6.875	1.970	944	9.789	-374	9.415
Nordamerika	3.340	2.164	1.233	6.737	-156	6.581
Asien	7.423	1.275	41	8.739	-2	8.737
Übrige Märkte	645	539	30	1.214	-	1.214
Umsatzerlöse IFRS 15	18.283	5.948	2.248	26.479	-532	25.947
Sonstige Umsatzerlöse	666	252	4.202	5.120	-883	4.237
Umsatzerlöse gesamt	18.949	6.200	6.450	31.599	-1.415	30.184

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q2 2019						
Europa	11.052	3.332	1.041	15.425	-325	15.100
Nordamerika	5.009	5.151	1.648	11.808	-281	11.527
Asien	7.518	1.684	46	9.248	-5	9.243
Übrige Märkte	1.124	1.171	30	2.325	-2	2.323
Umsatzerlöse IFRS 15	24.703	11.338	2.765	38.806	-613	38.193
Sonstige Umsatzerlöse	715	243	4.380	5.338	-881	4.457
Umsatzerlöse gesamt	25.418	11.581	7.145	44.144	-1.494	42.650

E.09**Umsatzerlöse erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-2 2020						
Europa	17.195	4.440	2.058	23.693	-1.014	22.679
Nordamerika	7.972	5.745	2.748	16.465	-431	16.034
Asien	13.897	2.901	83	16.881	-5	16.876
Übrige Märkte	1.770	1.344	59	3.173	-3	3.170
Umsatzerlöse IFRS 15	40.834	14.430	4.948	60.212	-1.453	58.759
Sonstige Umsatzerlöse	1.311	514	8.603	10.428	-1.780	8.648
Umsatzerlöse gesamt	42.145	14.944	13.551	70.640	-3.233	67.407

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-2 2019						
Europa	21.946	6.193	2.250	30.389	-698	29.691
Nordamerika	9.396	9.603	2.947	21.946	-463	21.483
Asien	14.304	3.361	83	17.748	-11	17.737
Übrige Märkte	2.461	2.118	72	4.651	-7	4.644
Umsatzerlöse IFRS 15	48.107	21.275	5.352	74.734	-1.179	73.555
Sonstige Umsatzerlöse	1.374	480	8.674	10.528	-1.735	8.793
Umsatzerlöse gesamt	49.481	21.755	14.026	85.262	-2.914	82.348

3. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im zweiten Quartal 2020 auf 27.489 (Q2 2019: 37.104) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2020 auf 59.001 (Q1-2 2019: 69.231) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Der Rückgang der Umsatzkosten ist vor allem verursacht durch Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie. Auch in den anderen Funktionskostenbereichen führten die aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenpositionen.

Gegenläufig resultierten aus der COVID-19-Pandemie im Segment Daimler Mobility erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikovorsorgen. Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans verschlechterten die Umsatzkosten. Zudem führten Aufwendungen im Zusammenhang mit Restwertrisiken zu einer Belastung. Im Vorjahr hatte eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen zu starken Ergebnisbelastungen in den Umsatzkosten geführt. Darüber hinaus belasteten im Vorjahr Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und weiteren Märkten und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die Umsatzkosten.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im zweiten Quartal 2020 auf 2.462 (Q2 2019: 3.072) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2020 auf 5.351 (Q1-2 2019: 6.223) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im zweiten Quartal 2020 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 808 (Q2 2019: 975) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2020 1.728 (Q1-2 2019: 1.994) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im zweiten Quartal 2020 bei 1.544 (Q2 2019: 1.569) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2020 bei 3.266 (Q1-2 2019: 3.273) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

4. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im zweiten Quartal 2020 auf 517 (Q2 2019: 516) Mio. € und im ersten Halbjahr 2020 auf 1.088 (Q1-2 2019: 1.733) Mio. €. Positiv wirkte im ersten Quartal 2020 die Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. Hieraus entstand ein Ertrag von 154 Mio. €. Weitere Informationen können [Anmerkung 11](#) entnommen werden. Im ersten Quartal 2019 resultierte im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group ein Ertrag von 718 Mio. €.

Die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland führte zu Ansprüchen auf die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im zweiten Quartal 2020 bei 151 (Q2 2019: 2.127) Mio. € und im ersten Halbjahr 2020 bei 307 (Q1-2 2019: 2.352) Mio. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen

im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen im zweiten Quartal 2019.

5. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des Übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [E.10](#) entnommen werden.

6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen ist in Tabelle [E.11](#) dargestellt.

E.10

Übriges Finanzergebnis

	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €				
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-202	-89	-60	-198
Sonstiges übriges Finanzergebnis	4	2	-66	-42
	-198	-87	-126	-240

E.11

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-	1	1	2
Zinsen und ähnliche Erträge	51	120	127	198
	51	121	128	200
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-39	-46	-79	-91
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-72	-189	-186	-398
	-111	-235	-265	-489

E.12**Ertragsteuern**

	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.742	-1.672	-1.202	951
Ertragsteuern	-164	430	-536	-44
Steuerquote	-9,4%	25,7%	-44,6%	4,6%

7. Ertragsteuern

Tabelle [7 E.12](#) zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

Die Ertragsteuern wurden im zweiten Quartal 2020 bzw. im ersten Halbjahr 2020 wesentlich durch den Nichtansatz von aktiven latenten Steuern auf in 2020 entstandene inländische Verluste beeinflusst. Deshalb wird trotz eines negativen Vorsteuerergebnisses ein Steueraufwand ausgewiesen.

Im ersten Halbjahr 2019 hatte sich der im Wesentlichen steuerfreie Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group mindernd auf die Steuerquote ausgewirkt.

8. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 E.13](#) entnommen werden.

9. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 36.483 (31. Dezember 2019: 37.143) Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle [7 E.14](#) zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte. Der Rückgang der Sachanlagen ist unter anderem auf Wertminderungen von 0,3 Mrd. € zurückzuführen, die im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks durchgeführt wurden.

Tabelle [7 E.15](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

10. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2020 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 48.774 (31. Dezember 2019: 51.482) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2020 ergaben sich Zugänge von 9.495 (Q1-2 2019: 12.874) Mio. € und Abgänge von 6.998 (Q1-2 2019: 7.716) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr des Jahres 2020 betragen 4.772 (Q1-2 2019: 4.566) Mio. € und beinhalten Wertminderungen von 0,2 Mrd. €, die im Zusammenhang mit der Corona-Krise stehen. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

E.13**Immaterielle Vermögenswerte**

	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.257	1.217
Entwicklungskosten	12.986	12.525
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.344	2.236
	16.587	15.978

E.14**Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)**

	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9.790	9.859
Technische Anlagen und Maschinen	9.942	10.113
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.464	7.864
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.239	5.073
	32.435	32.909

E.15**Nutzungsrechte**

	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.796	3.956
Technische Anlagen und Maschinen	167	187
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85	91
	4.048	4.234

11. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 E.16 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 E.17 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 E.18 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.16

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Juni 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.431	1.485	16	4.932
At-equity-Ergebnis (Q2 2020) ¹	432	-163	-	269
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2020) ¹	493	-276	2	219
31. Dezember 2019				
At-equity-Buchwert ¹	4.349	1.582	18	5.949
At-equity-Ergebnis (Q2 2019) ¹	323	-112	-1	210
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2019) ¹	587	-129	14	472

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.17

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Juni 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	1.890	498	379	664	3.431
At-equity-Ergebnis (Q2 2020) ¹	364	-5	88	-15	432
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2020) ¹	586	-144	68	-17	493
31. Dezember 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.519	665	475	690	4.349
At-equity-Ergebnis (Q2 2019) ¹	353	16	-31	-15	323
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2019) ¹	669	21	-71	-32	587

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

E.18**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
30. Juni 2020			
Höhe des Anteils (in %)	50		
At-equity-Buchwert ¹	618	867	1.485
At-equity-Ergebnis (Q2 2020) ¹	-171	8	-163
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2020) ¹	-248	-28	-276
31. Dezember 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50		
At-equity-Buchwert ¹	866	716	1.582
At-equity-Ergebnis (Q2 2019) ¹	-108	-4	-112
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2019) ¹	-129	-	-129

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW mit einem Zeitversatz von einem Monat ein. Die Angaben für das At-equity-Ergebnis betreffen für Q2 den Zeitraum 1. März bis 31. Mai. Die Angaben für Q1-2 2019 betreffen den Zeitraum 1. Februar bis 31. Mai 2019. Die Angaben für Q1-2 2020 betreffen den Zeitraum 1. Dezember 2019 bis 31. Mai 2020.

BBAC

Im zweiten Quartal 2020 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2019. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.174 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Auszahlung wird im zweiten Halbjahr 2020 erwartet. Daimler plant in den Jahren 2020 – 2022 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,5 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

Im ersten Quartal 2020 erfasste der Konzern aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der COVID-19-Pandemie eine Wertminderung von 150 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor). Der Aufwand ist im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

Im Dezember 2019 unterzeichneten u. a. die There Holding B.V. (THBV) und die HERE International B.V. (HERE) einen Vertrag, wonach ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitsubishi Corporation und Nippon Telegraph and Telephone Corporation einen Anteil von 30 % an HERE erwirbt. Der Vollzug der Transaktion erfolgte am 29. Mai 2020 nach Erhalt entsprechender behördlicher Genehmigungen. Bei THBV ergab sich aus der Transaktion ein positiver Ergebniseffekt, welcher anteilig mit 105 Mio. € bei Daimler im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten ist.

Im ersten Halbjahr 2020 führte die THBV Kapitalmaßnahmen durch, die den Buchwert der Beteiligung in Summe um 164 Mio. € reduziert haben.

YOUR NOW

Im zweiten Quartal 2020 ist im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen der YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) eine Wertminderung von 105 Mio. € enthalten.

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

Die Mercedes-Benz AG und Zhejiang Geely Holding Group hatten im Dezember 2019 das Gemeinschaftsunternehmen **smart Automobile Co., Ltd.** (smart) gegründet. Beide Unternehmen brachten im ersten Quartal 2020 zu gleichen Teilen je 2,7 Mrd. RMB in das Eigenkapital des Gemeinschaftsunternehmens ein. Der Anteil der Mercedes-Benz AG bestand im Wesentlichen aus der Einbringung der Marke smart. Hieraus ergab sich im ersten Quartal 2020 ein positiver Ergebniseffekt von 154 Mio. €, der im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen wurde. Das Gemeinschaftsunternehmen smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Gemeinsames Unternehmen zwischen Volvo Group und Daimler Truck AG

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im April 2020 eine vorläufige Vereinbarung zur Begründung eines neuen gemeinsamen Unternehmens unterzeichnet. Es ist geplant, dass die Volvo Group und die Daimler Truck AG zu je 50 % am gemeinsamen Unternehmen beteiligt werden. Um das gemeinsame Unternehmen zu ermöglichen, wird der Daimler-Konzern alle konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in neuen Brennstoffzellen-Einheiten bündeln. Der Abschluss einer verbindlichen Vereinbarung mit der Volvo Group über 50 % des gemeinsamen Unternehmens für rund 0,6 Mrd. € wird voraussichtlich im dritten Quartal 2020 erfolgen. Aus der Transaktion wird ein wesentlicher positiver Ergebniseffekt für den Daimler-Konzern erwartet. Nach Prüfung und Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden wird mit einem Vollzug der Transaktion innerhalb von sechs Monaten nach Unterschrift der bindenden Verträge gerechnet. Das gemeinsame Unternehmen wird zukünftig voraussichtlich nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment Daimler Trucks & Buses ausgewiesen werden.

12. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

	30. Juni 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.335	31.055	49.390	18.963	30.627	49.590
Absatzfinanzierung mit Händlern	16.696	3.360	20.056	21.016	3.573	24.589
Finanzierungsleasing-Verträge	11.007	19.110	30.117	11.461	19.329	30.790
Buchwert (brutto)	46.038	53.525	99.563	51.440	53.529	104.969
Wertberichtigungen	-918	-975	-1.893	-659	-649	-1.308
Buchwert (netto)	45.120	52.550	97.670	50.781	52.880	103.661

Zum 30. Juni 2020 entfallen von den Wertberichtigungen 0,5 Mrd. € auf die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, die infolge der verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergebniswirksam im Segment Daimler Mobility berücksichtigt wurden.

13. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.481	3.321
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	4.336	4.290
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	22.106	21.922
Geleistete Anzahlungen	195	224
	30.118	29.757

14. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2018). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 erteilte Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen war bis zum 31. März 2020 befristet. Von der Ermächtigung wurde kein Gebrauch gemacht. Das korrespondierende Bedingte Kapital 2015 wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 aufgehoben.

Ebenfalls mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020). Das Bedingte Kapital 2020 wird wirksam mit seiner Eintragung im Handelsregister.

Eigene Aktien

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 beschlossene Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien lief am 31. März 2020 aus. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung, oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Im Umfang von bis zu 5% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 7. Juli 2025 enden muss.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2020 hat die Daimler AG gem. § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 1. April 2015 zum Erwerb eigener Aktien 1,1 (2019: 0,8) Mio. Stück Daimler Aktien erworben, um sie an Mitarbeiter auszugeben. Die Ausgabe erfolgte am 25. März 2020.

Dividende

Die Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2019 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 963 Mio. € (0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2019: 3.477 Mio. € bzw. 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 13. Juli 2020.

E.21**Entwicklung des Finanzierungsstatus**

	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen	-37.149	-36.195
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	26.798	27.760
Finanzierungsstatus	-10.351	-8.435
davon in: Übrige Vermögenswerte	77	83
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-10.428	-8.518

15. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**Entwicklung des Finanzierungsstatus**

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 E.21 dargestellt. Der Anstieg des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen ist auf einen leichten Rückgang der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen. Dieser Effekt wurde durch eine leicht negative Renditeentwicklung der Planvermögen verstärkt.

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in den Tabellen 7 E.22 und 7 E.23 dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Jahres 2020 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 29 und 120 (2019: 47 und 89) Mio. €.

E.22**Pensionsaufwendungen zweites Quartal**

	Q2 2020			Q2 2019		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-200	-171	-29	-174	-149	-25
Nettozinsaufwand	-27	-19	-8	-33	-24	-9
Nettozinsertrag	-	-	-	1	-	1
	-227	-190	-37	-206	-173	-33

E.23**Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr**

	Q1-2 2020			Q1-2 2019		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-399	-342	-57	-348	-299	-49
Nettozinsaufwand	-55	-38	-17	-65	-47	-18
Nettozinsertrag	1	-	1	2	-	2
	-453	-380	-73	-411	-346	-65

16. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 E.24 entnommen werden.

E.24

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Juni 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.320	5.012	8.332	3.744	4.964	8.708
Personal- und Sozialbereich	1.300	2.810	4.110	1.522	2.726	4.248
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	2.504	2.273	4.777	2.498	2.404	4.902
Übrige	2.308	565	2.873	2.563	503	3.066
	9.432	10.660	20.092	10.327	10.597	20.924

17. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.25

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Juni 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	13.496	67.239	80.735	17.806	67.819	85.625
Geldmarktpapiere	2.305	-	2.305	3.278	-	3.278
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24.544	13.506	38.050	23.043	16.768	39.811
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.886	3.858	13.744	9.713	3.406	13.119
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	9.773	7.358	17.131	6.911	7.021	13.932
Leasingverbindlichkeiten	700	3.367	4.067	703	3.537	4.240
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	996	563	1.559	1.147	628	1.775
	61.700	95.891	157.591	62.601	99.179	161.780

18. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen.

Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada und Europa

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irreführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe, bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadensersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Am 1. Februar 2019 hat das Gericht einem weiteren Antrag der Daimler AG und der MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben und diesen teilweise abgewiesen. Das Verfahren dauert fort; das Gericht hat lediglich über prozessuale Fragen im Zusammenhang mit der klägerischen Anspruchstellung entschieden, nicht jedoch über Fragen der Nachweisbarkeit und Richtigkeit der klägerischen Behauptungen oder über die Erfolgsaussichten der von der Klägerseite geltend gemachten Ansprüche.

Am 8. Januar 2019 hat der Generalstaatsanwalt des Bundesstaates Arizona eine Zivilklage im bundesstaatlichen Gericht von Arizona gegen Daimler AG und MBUSA eingereicht, in der ähnliche Vorwürfe, dass Verbraucher in Arizona im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht worden seien, erhoben werden. Der Bundesstaat klagt auf Geldstrafen für die Verletzung von Verbraucherschutzgesetzen von Arizona.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018 wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 darüber schriftlich zu unterrichten, dass das Verfahren läuft und sie an den Ausgang des Verfahrens gebunden sind. Diese Unterrichtung wurde verschickt und die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit, aus der Sammelklage auszuscheiden, um zu vermeiden, an nachfolgende Entscheidungen gebunden zu sein.

Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden. Daimler AG und MBUSA halten die vorgenannten Klagen in den USA und in Kanada jeweils für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Am 23. Juni 2020 wurde auch in den Niederlanden eine Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Mit dieser werden vergleichbare Behauptungen wie in den vorgenannten US-amerikanischen und kanadischen Sammelklagen mit Bezug auf alle Euro 5 und 6 Dieselfahrzeuge erhoben, die in der EU zwischen 2009 und 2019 verkauft wurden. Die Klägerin, eine Stiftung nach niederländischem Recht, klagt im Namen niederländischer Anspruchsteller, die per Gesetz ohne eigenes Zutun an der Klage beteiligt sind (Opt-out). Im Laufe des Verfahrens besteht die Möglichkeit, dass sich weitere Anspruchsteller, die ein entsprechendes Fahrzeug auf dem EU-Markt erworben haben, an der Sammelklage durch Abgabe einer Erklärung beteiligen (Opt-in). Die Klägerin hat ferner Anträge auf Feststellung diverser Ansprüche auf Widerruf und Rückabwicklung von Fahrzeugkaufverträgen, auf Austausch der Fahrzeuge und/oder auf Schadensersatz gestellt. Daimler AG und die weiteren Konzerngesellschaften halten diese Sammelklage für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen Daimler anhängig. Ferner begehren einige Anleger außergerichtlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten seiner Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn Daimler pflichtgemäß berichtet hätte. Sowohl Kläger als auch die Daimler AG haben in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Wie berichtet, haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment; MoE), die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission; KFTC) und die Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

Das KBA hat seit 2018 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Rückrufen und zum Teil Erstzulassungsstopps. Daimler hat zudem seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt bzw. wird dies weiterhin tun, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und Diskussionen mit dem Amt ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen erheblichen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können.

Daimler führt weitergehende Untersuchungen durch und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Mit Ausnahme des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart dauern die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen noch an.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Eine Eventualverbindlichkeit aus der Sammelklage in den Niederlanden ist derzeit nicht bewertbar.

Kartellrechtliche Verfahren

(einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Am 31. März 2020 hat das Gericht auch diese ersten abgeänderten US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen. Am 26. Juni 2020 haben die Kläger abermals abgeänderte Klagen eingereicht. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Die Daimler AG kann offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Kronzeugenantrag gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vorangekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt, um den Sachverhalt weiter aufzuklären. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Im Rahmen dieser Prüfung hat sie im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet, auf die Daimler fristgerecht erwidert hat. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich aus diesem Themenkomplex wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Die Daimler AG und die Daimler Truck AG müssen sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen. Angaben dazu, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen.

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court weiterhin anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiterverkaufen können. Die Anträge auf Abweisung dieser Klage sind noch ausstehend. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Die vorstehenden Ausführungen zu rechtlichen Verfahren sind im Zusammenhang mit den [Anmerkungen 23, 30 sowie 31](#) im Konzernanhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2019 zu lesen.

19. Finanzinstrumente

Tabelle **7 E.26** stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

E.26

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Juni 2020		31. Dez. 2019	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	97.670	99.382	103.661	104.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.928	9.928	12.332	12.332
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.949	21.949	18.883	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.370	7.370	8.655	8.655
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.910	4.910	5.323	5.323
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.246	2.246	2.858	2.858
Zu Anschaffungskosten bewertet	214	214	474	474
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	843	843	860	860
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	476	476	482	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	367	367	378	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	67	67	27	27
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.155	2.155	1.191	1.191
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	4.899	4.899	3.328	3.328
	144.881	146.593	148.937	150.206
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	153.524	153.567	157.540	159.288
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.665	13.665	12.707	12.707
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	87	87	52	52
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	660	660	1.186	1.186
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.042	8.042	8.491	8.491
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.278	4.278	5.200	5.200
	180.256	180.299	185.176	186.924

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt:

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die *verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die *ähnlichen Geldanlagen* werden zu Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der Buchwert aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 30. Juni 2020 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum Ende der Berichtsperiode bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z.B. Discounted-Cash-Flow- oder Multiplikator-Modelle, berechnet.

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die *derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting* einbezogen sind, umfassen:

- Derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- Derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z.B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- Derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z.B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschlüsse und Ausfallrisiken bestimmt.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die Finanzinstrumente darstellen. Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften sind grundsätzlich als kurzfristig anzusehen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Tabelle [7 E.27](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird auf die auf Nettobasis gesteuerten Portfolien abgestellt.

E.27

**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Juni 2020				31. Dez. 2019			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	7.156	4.618	2.538	-	8.181	5.254	2.927	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.910	2.372	2.538	-	5.323	2.396	2.927	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.246	2.246	-	-	2.858	2.858	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	843	238	279	326	860	275	270	315
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	476	198	158	120	482	205	158	119
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	367	40	121	206	378	70	112	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	67	-	67	-	27	-	27	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.155	-	2.155	-	1.191	-	1.191	-
	10.221	4.856	5.039	326	10.259	5.529	4.415	315
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	87	-	87	-	52	-	52	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	660	-	660	-	1.186	-	1.186	-
	747	-	747	-	1.238	-	1.238	-

- 1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.
- 2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
- 3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

20. Segmentberichterstattung

Wie in [Anmerkung 1](#) beschrieben, basiert die interne Berichts- und Organisationsstruktur ab 1. Januar 2020 auf den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility. Dabei werden die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Unter Berücksichtigung der internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente wurden die Segmentinformationen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgegliedert. Weitere Informationen hierzu finden sich in [Anmerkung 1](#).

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2020 und 2019 wie folgt dar:

E.28

Segmentberichterstattung zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q2 2020						
Außenumsatzerlöse	18.235	5.895	6.054	30.184	-	30.184
Konzerninterne Umsatzerlöse	714	305	396	1.415	-1.415	-
Umsatzerlöse gesamt	18.949	6.200	6.450	31.599	-1.415	30.184
Segmentergebnis (EBIT)	-1.125	-756	205	-1.676	-6	-1.682

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q2 2019						
Außenumsatzerlöse	24.872	11.235	6.543	42.650	-	42.650
Konzerninterne Umsatzerlöse	546	346	602	1.494	-1.494	-
Umsatzerlöse gesamt	25.418	11.581	7.145	44.144	-1.494	42.650
Segmentergebnis (EBIT)	-2.784	834	431	-1.519	-39	-1.558

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2020 und 2019 wie folgt dar:

E.29

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-2 2020						
Außenumsatzerlöse	40.547	14.294	12.566	67.407	-	67.407
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.598	650	985	3.233	-3.233	-
Umsatzerlöse gesamt	42.145	14.944	13.551	70.640	-3.233	67.407
Segmentergebnis (EBIT)	-615	-509	263	-861	-204	-1.065
in Millionen €						
Q1-2 2019						
Außenumsatzerlöse	48.407	21.048	12.893	82.348	-	82.348
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.074	707	1.133	2.914	-2.914	-
Umsatzerlöse gesamt	49.481	21.755	14.026	85.262	-2.914	82.348
Segmentergebnis (EBIT)	-1.641	1.387	1.640	1.386	-146	1.240

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler-Konzerns ergibt sich aus Tabelle [E.30](#).

In der Überleitung werden zentral verantwortete Sachverhalte ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

E.30

Überleitung auf Konzernwerte

	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	-1.676	-1.519	-861	1.386
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	-4	14	-143	20
Sonstige zentrale Posten	-79	-59	-158	-210
Eliminierungen	77	6	97	44
EBIT	-1.682	-1.558	-1.065	1.240

¹ Beinhaltet die Wertminderung des At-equity-Buchwertes an BAIC Motor von 150 Mio. € im ersten Quartal 2020.

21. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 E.31](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordneten Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die in Tabelle [7 E.31](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI.

Gemeinschaftsunternehmen

Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umsätze der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. sowie auf die Daimler Trucks & Buses zugeordnete DAIMLER KAMAZ RUS OOO. Daneben ergab sich im ersten Quartal 2020 ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 154 Mio. € aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd.

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in

 [Anmerkung 11](#) enthalten.

E.31

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019	Q2 2020	Q2 2019	Q1-2 2020	Q1-2 2019
Assoziierte Unternehmen	3.312	3.591	6.098	6.671	203	256	418	471
davon LSHAI	1.717	2.037	3.137	3.619	108	233	271	416
davon BBAC	1.527	1.448	2.804	2.831	91	19	139	44
Gemeinschaftsunternehmen	174	232	603	429	66	29	170	50

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Juni 2020	31. Dez. 2019	30. Juni 2020	31. Dez. 2019
Assoziierte Unternehmen	3.513	3.324	133	116
davon LSHAI	654	1.288	40	24
davon BBAC	2.767	1.966	83	78
Gemeinschaftsunternehmen	268	213	90	78

1 Nach Wertminderungen von insgesamt 85 Mio. € (66 Mio. € zum 31. Dezember 2019).

2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Stuttgart, den 22. Juli 2020

Ola Källenius

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Wilfried Porth

Markus Schäfer

Britta Seeger

Hubertus Troska

Harald Wilhelm

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen und ergänzender Anwendung des International Standard on Review Engagements 2410 »Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity« (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Stuttgart, den 22. Juli 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Sailer
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations


Telefon 0711 17 95277
17 92285
17 95256
Telefax 0711 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere
Informationen finden Sie im Internet unter
 www.daimler.com

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht (deutsch und englisch)
Zwischenberichte zum ersten, zweiten
und dritten Quartal (deutsch und englisch)
Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)
 www.daimler.com/ir/berichte

Finanzkalender

Zwischenbericht Q2 2020

23. Juli 2020

Zwischenbericht Q3 2020

23. Oktober 2020

Analysten- und Investorenkonferenz

18. Februar 2021

Jahrespressekonferenz

18. Februar 2021

Hauptversammlung 2021

31. März 2021

Zwischenbericht Q1 2021

23. April 2021

Zwischenbericht Q2 2021

21. Juli 2021

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen
können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig
im Internet unter  www.daimler.com/ir/termine abzufragen.

Daimler AG
Mercedesstr. 120
70372 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com