

DAIMLER



Zwischenbericht
Q2 2021

Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	4
B Konzernzwischenlagebericht	8 – 31
Geschäftsentwicklung	8
Wichtige Ereignisse	10
Ertragslage	11
Finanzlage	18
Vermögenslage	22
Risiko- und Chancenbericht	25
Prognosebericht	29
C Konzernzwischenabschluss	32 – 58
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	32
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	34
Konzernbilanz	36
Konzern-Kapitalflussrechnung	37
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	38
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	40
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	59
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	60
D Weitere Informationen –	
Finanzkalender	61

Titelmotiv: Der EQB¹ – vollelektrisches Kompakt-SUV mit bis zu sieben Sitzplätzen

Ob große Kleinfamilie oder kleine Großfamilie: Als Siebensitzer bietet der neue EQB Platz für viele Familienkonstellationen und unterschiedlichste Transportbedürfnisse. Damit hat er eine Ausnahmestellung nicht nur im Kompaktsegment, sondern ganz besonders unter den Elektroautos. Nach dem EQA ist er bereits der zweite vollelektrische Kompakte von Mercedes-EQ. Mit dem EQA verbinden ihn unter anderem der leistungsstarke und effiziente Elektroantrieb, die clevere Rekuperation und die vorausschauende Navigation mit Electric Intelligence.

¹ EQB 350 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)

Q2 Kennzahlen des Konzerns

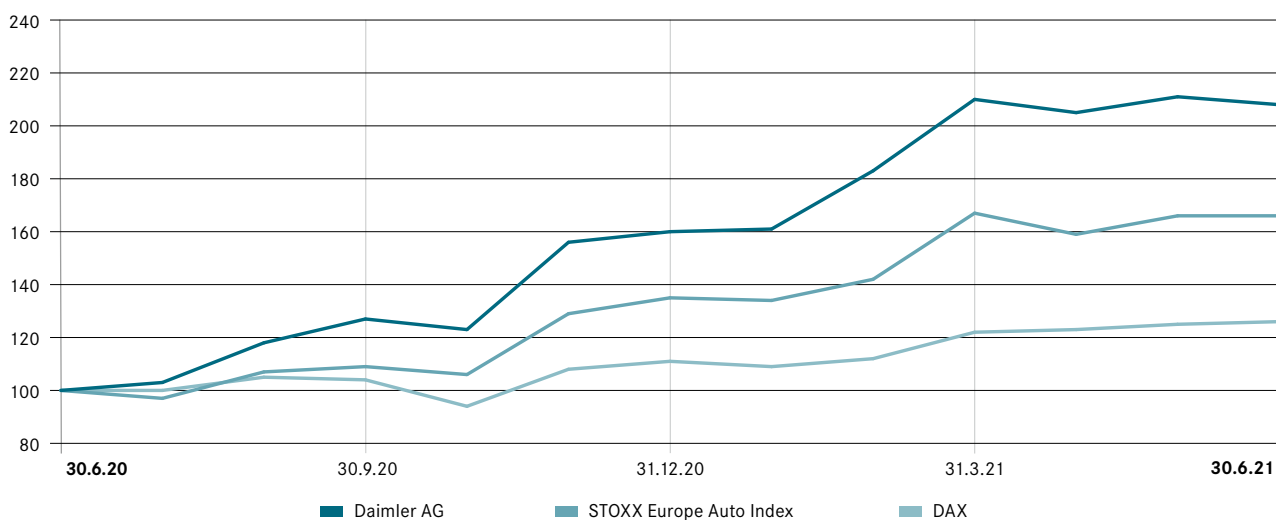
Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q2 2021	Q2 2020	Veränd. in%
Absatz (in Einheiten)	736.385	541.833	+36
Umsatz	43.482	30.184	+44 ¹
EBIT	5.185	-1.682	.
Bereinigtes EBIT	5.420	-708	.
Konzernergebnis	3.704	-1.906	.
Ergebnis je Aktie (in €)	3,36	-1,87	.
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	80,56	38,67	+108
Xetra-Schlusskurs (in €)	75,30	36,15	+108
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.586	685	+278
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.950	778	+279
Nettoliiquidität des Industriegeschäfts	20.863	9.481	+120
Sachinvestitionen	1.048	1.317	-20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.366	2.255	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	579	711	-19
Beschäftigte	289.643	288.481 ²	+0

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 49%.

2 Stand 31.12.2020.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



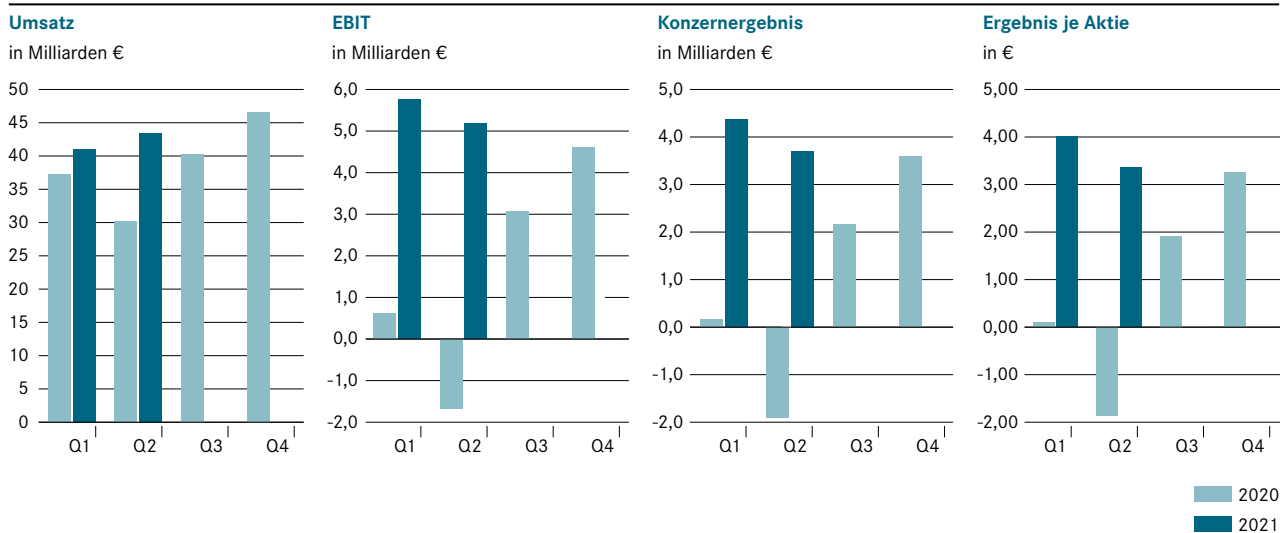
Q1-2

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	1.464.994	1.186.149	+24
Umsatz	84.499	67.407	+25 ¹
EBIT	10.933	-1.065	.
Bereinigtes EBIT	10.388	11	.
Konzernergebnis	8.077	-1.738	.
Ergebnis je Aktie (in €)	7,37	-1,78	.
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	80,56	38,67	+108
Xetra-Schlusskurs (in €)	75,30	36,15	+108
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.396	-1.631	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.782	-1.084	.
Nettoliquidität des Industriegeschäfts	20.863	9.481	+120
Sachinvestitionen	2.234	2.637	-15
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.780	4.609	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.162	1.343	-13
Beschäftigte	289.643	288.481 ²	+0

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 30%.

2 Stand 31.12.2020.



Q2 Kennzahlen der Geschäftsfelder

	Q2 2021	Q2 2020	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (in Einheiten)	619.558	480.800	+29
Umsatz	28.152	18.949	+49
EBIT	3.438	-1.125	.
Bereinigtes EBIT	3.604	-284	.
Umsatzrendite (in %)	12,2	-5,9	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	12,8	-1,5	.
CFBIT	2.502	430	+482
Bereinigter CFBIT	2.805	522	+437
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8	-1,8	.
Sachinvestitionen	933	1.136	-18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.010	1.910	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	538	687	-22
Beschäftigte	170.387	170.515 ¹	-0
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (in Einheiten)	116.827	61.033	+91
Umsatz	10.012	6.200	+61
EBIT	819	-756	.
Bereinigtes EBIT	831	-747	.
Umsatzrendite (in %)	8,2	-12,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	8,3	-12,0	.
CFBIT	667	-121	.
Bereinigter CFBIT	693	-121	.
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8	0,2	.
Sachinvestitionen	101	155	-35
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	362	354	+2
davon aktivierte Entwicklungskosten	41	24	+71
Beschäftigte	102.114	99.640 ¹	+2
Daimler Mobility			
Umsatz	6.874	6.450	+7
EBIT	924	205	+351
Bereinigtes EBIT	930	313	+197
Eigenkapitalrendite (in %)	23,9	5,6	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	24,0	8,6	.
Neugeschäft	17.191	13.971	+23
Vertragsvolumen	150.596	150.553 ¹	+0
Beschäftigte	11.255	11.650 ¹	-3

¹ Stand 31.12.2020.

Q1-2

	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (in Einheiten)	1.246.845	1.027.542	+21
Umsatz	55.038	42.145	+31
EBIT	7.516	-615	.
Bereinigtes EBIT	7.445	319	.
Umsatzrendite (in %)	13,7	-1,5	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	13,5	0,8	.
CFBIT	4.470	-1.299	.
Bereinigter CFBIT	5.934	-759	.
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8	-2,4	.
Sachinvestitionen	2.012	2.283	-12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.058	3.887	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.076	1.296	-17
Beschäftigte	170.387	170.515 ¹	-0
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (in Einheiten)	218.149	158.607	+38
Umsatz	18.677	14.944	+25
EBIT	1.860	-509	.
Bereinigtes EBIT	1.349	-500	.
Umsatzrendite (in %)	10,0	-3,4	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	7,2	-3,3	.
CFBIT	1.288	-206	.
Bereinigter CFBIT	1.128	-206	.
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8	0,4	.
Sachinvestitionen	191	308	-38
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	736	737	-0
davon aktivierte Entwicklungskosten	86	47	+83
Beschäftigte	102.114	99.640 ¹	+2
Daimler Mobility			
Umsatz	13.840	13.551	+2
EBIT	1.668	263	+534
Bereinigtes EBIT	1.621	371	+337
Eigenkapitalrendite (in %)	22,1	3,6	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	21,4	5,0	.
Neugeschäft	33.955	30.145	+13
Vertragsvolumen	150.596	150.553 ¹	+0
Beschäftigte	11.255	11.650 ¹	-3

¹ Stand 31.12.2020.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 736.400 (i. V. 541.800) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Umsatz bei 43,5 (i. V. 30,2) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 5,2 (i. V. -1,7) Mrd. €; bereinigtes Konzern-EBIT von 5,4 (i. V. -0,7) Mrd. €

Konzernergebnis von 3,7 (i. V. -1,9) Mrd. €

Free Cash Flow im Industriegeschäft in den ersten sechs Monaten bei 4,4 (i. V. -1,6) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2021 Absatz leicht, Umsatz und EBIT deutlich über Vorjahresniveau erwartet

Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht unter Vorjahresniveau erwartet

Geschäftsentwicklung

Im Zuge der fortschreitenden weltwirtschaftlichen Erholung verzeichnete der **weltweite Pkw-Markt** im Vergleich zum Vorjahresniveau einen deutlich zweistelligen Anstieg. Bei den im zweiten Quartal erzielten Wachstumsraten ist aber weiterhin zu berücksichtigen, dass viele Absatzmärkte im entsprechenden Vorjahreszeitraum infolge der COVID-19-Pandemie drastische Rückgänge in den Verkaufszahlen zu verzeichnen hatten.

Entsprechend lag der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im zweiten Quartal um rund 50% über dem schwachen Vorjahresniveau. Der europäische Markt profitierte von den schrittweise vollzogenen Lockerungen der pandemiebedingten Restriktionen und verzeichnete sogar einen Zuwachs von nahezu 70%; der Markteinbruch im Vorjahr war allerdings auch deutlich stärker als in den USA. Der chinesische Markt hingegen bewegte sich nur in etwa auf dem Vorjahresniveau; dort hatte aber im zweiten Quartal des Vorjahres bereits eine spürbare Nachfragerholung eingesetzt.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) lag im zweiten Quartal nach letzten Schätzungen sowohl im Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter (circa +60%) als auch im Segment der kleinen Transporter (circa +40%) deutlich über dem Vorjahresniveau. Der US-Markt für große Transporter bewegte sich mit einem Anstieg von nahezu 40% ebenfalls deutlich im Plus. Auch der brasilianische Markt für große Transporter verzeichnete einen starken Anstieg von nahezu 60%. Der chinesische Markt für mittelgroße Transporter übertraf das Vorjahresniveau um rund die Hälfte.

Wichtige **Absatzmärkte für schwere Lkw** bewegten sich im zweiten Quartal weiterhin auf ihrem konjunkturellen Erholungspfad. Der nordamerikanische Markt (Klasse 8) verzeichnete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen starken Anstieg von rund 60%. In der Region EU30 war gemäß letzter Schätzungen mit einem Plus von mehr als 65% ebenfalls ein kräftiger Marktzuwachs zu verzeichnen. In Brasilien legte die Nachfrage sogar um rund 90% zu. Der japanische Markt bewegte sich in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Konzernabsatz deutlich über Vorjahresniveau

Im zweiten Quartal 2021 hat Daimler weltweit 736.400 (i. V. 541.800) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. [➔ B.01](#)

Mercedes-Benz Cars hat im zweiten Quartal weltweit 521.200 (i. V. 408.900) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart abgesetzt. In Europa wurden 173.500 (i. V. 113.400) Fahrzeuge abgesetzt, dabei sind die durch COVID-19 bedingten Effekte im Vorjahresquartal zu berücksichtigen. Im Kernmarkt Deutschland hat Mercedes-Benz Cars 53.400 (i. V. 39.500) Fahrzeuge verkauft. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnte mit 199.200 (i. V. 196.200) Einheiten der Absatz auf einen neuen Höchststand für ein zweites Quartal gesteigert werden. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 68.300 (i. V. 42.500) Fahrzeugen ebenfalls über dem Vorjahresniveau. Auch die Absatzzahlen in den USA waren im Vorjahresquartal stark von COVID-19 belastet.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von April bis Juni 2021 weltweit einen Absatz von 98.400 (i. V. 71.900) Einheiten. In der Kernregion EU30 lag der Absatz mit 65.400 (i. V. 42.900) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Dabei setzten wir in Deutschland 27.600 (i. V. 18.500) Fahrzeuge ab. In Nordamerika lag der Absatz mit 9.700 (i. V. 10.900) Einheiten deutlich unter dem Vorjahr. In den USA belief sich unser Absatz auf 8.500 (i. V. 9.600) Einheiten. In Lateinamerika stieg der Absatz auf 4.500 (i. V. 2.200) Einheiten. In China verzeichneten wir mit 11.000 (i. V. 9.500) Einheiten einen neuen Bestwert in einem Quartal.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im zweiten Quartal mit 112.100 Einheiten um 94% über dem Vorjahresniveau. Nach der rückläufigen Nachfrage im Vorjahresquartal aufgrund der weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie haben sich die Märkte im zweiten Quartal 2021 weiter erholt. In Nordamerika konnten wir einen deutlichen Absatzanstieg auf 42.800 (i. V. 20.000), in Lateinamerika auf 13.200 (i. V. 6.200) und in der Region EU30 auf 18.100 (i. V. 9.700) Lkw verzeichnen. Auch in Asien sind unsere Auslieferungen mit 27.000 (i. V. 17.700) Fahrzeugen gestiegen.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im zweiten Quartal mit 4.700 Einheiten um 52% über dem Vorjahresniveau. Der niedrige Absatz im Vorjahresquartal war im Wesentlichen durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie bedingt. In Mexiko beliefen sich unsere Verkäufe auf 500 Einheiten und lagen damit um 127% über dem Vorjahresquartal. In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 1.800 Fahrgestellen einen signifikanten Absatzanstieg um 95%. Auch in der Region EU30 setzten wir mit 1.300 Einheiten 3% mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra ab als im Vorjahresquartal.

Bei **Daimler Mobility** ist das Neugeschäft im Vergleich zum Vorjahresquartal um 23% auf 17,2 Mrd. € deutlich gestiegen. Besonders stark stieg das Neugeschäft in den Regionen Europa, Nord- und Südamerika sowie Afrika & Asien-Pazifik, während China einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnete (-11%). Das Vertragsvolumen lag Ende Juni bei 150,6 Mrd. € und damit auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Der Vertragsbestand von Athlon und Daimler Fleet Management betrug zum Quartalsende 392.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,4 Mrd. €. Im zweiten Quartal belief sich die Zahl der Transaktionen bei den Mobilitätsdiensten der Joint Ventures FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie PARK NOW & CHARGE NOW auf 75 Mio. (36 Mio. ohne PARK NOW aufgrund des Verkaufs zum 31.05.2021). Einen deutlichen Rückgang verzeichnete das Versicherungsgeschäft. Weltweit wurden im zweiten Quartal 381.000 (i. V. 504.000, davon 226.000 in China) Versicherungspolicen über das Händlernetz abgeschlossen. Ursache für den Rückgang ist unsere im Zuge der umfassenden Reform im chinesischen Kraftfahrzeugversicherungsmarkt im Jahr 2021 getroffene Entscheidung, die Versicherungsaktivitäten im chinesischen Markt im Segment Aftersales zu bündeln. Ab dem zweiten Quartal 2021 sind diese somit nicht mehr im Segment Daimler Mobility enthalten.

Der **Daimler-Konzern** hat im ersten Halbjahr 2,2 (i. V. 2,6) Mrd. € in **Sachanlagen investiert**. Der größte Anteil entfiel mit 2,0 (i. V. 2,3) Mrd. € auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf den Produktionsvorbereitungen der neuen C-Klasse sowie der nächsten Generation der Elektrofahrzeuge. Außerdem fließen weiterhin hohe Investitionen in die Batteriefertigung. Daimler Trucks & Buses hat im ersten Halbjahr 2021 191 (i. V. 308) Mio. € in Sachanlagen investiert. Der Fokus der Sachinvestitionen lag vor allem auf den Themenfeldern Elektromobilität, Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz bei den konventionellen Aggregaten. Weitere Schwerpunkte sind die Vervollständigung des Freightliner Vocational Produktportfolios und die Optimierung der Infrastruktur.

B.01

Konzernabsatz

	Q2 2021	Q2 2020	Veränd. in %
Daimler-Konzern	736.385	541.833	+36
Mercedes-Benz Cars	521.190	408.924	+27
Mercedes-Benz Vans	98.368	71.876	+37
Daimler Trucks	112.139	57.945	+94
Daimler Buses	4.688	3.088	+52

Die **Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns** beliefen sich im ersten Halbjahr auf 4,8 (i. V. 4,6) Mrd. €; davon wurden 1,2 (i. V. 1,3) Mrd. € aktiviert. Mit 4,1 (i. V. 3,9) 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. Die Themen Digitalisierung und autonomes Fahren stehen auch weiterhin im Fokus. Daimler Trucks & Buses hat im ersten Halbjahr 2021 736 (i. V. 737) Mio. € in Forschungs- und Entwicklungsleistungen investiert. 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.

Wichtige Ereignisse

Digitale Weltpremiere des EQS

Am 15. April 2021 enthüllte Mercedes-EQ die vollelektrische Luxuslimousine EQS im Rahmen einer digitalen Weltpremiere auf der Online-Plattform Mercedes me media. Der EQS ist das eigenständige, vollelektrische Mitglied im neuen S-Klasse Programm und kommt im August in Europa auf den Markt.

Vorstandsbestellungen von Truck-Chef Daum und Finanzvorstand Wilhelm verlängert

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat in seiner Sitzung vom 23. April 2021 beschlossen, die Bestellungen der Vorstandsmitglieder Martin Daum und Harald Wilhelm zu verlängern. Die Bestellungen von Martin Daum (61) als Mitglied des Vorstands der Daimler AG und als Vorstandsvorsitzender der Daimler Truck AG wurden bis 2025 verlängert. Die Bestellung von Harald Wilhelm (55), im Vorstand der Daimler AG zuständig für Finanzen, Controlling und Daimler Mobility, wurde bis 2027 verlängert. Entsprechend wurde Harald Wilhelm auch als Vorstand der Mercedes-Benz AG, verantwortlich für Finanzen und Controlling, wiederbestellt. Darüber hinaus wurde Joe Kaeser in den Aufsichtsrat der Daimler Truck AG gewählt.

Daimler Truck AG stellt in Vorbereitung auf künftige Eigenständigkeit Management und Organisation neu auf

In Vorbereitung auf die geplante Ausgliederung aus der Daimler AG gab die Daimler Truck AG am 26. April 2021 die Zusammensetzung ihres neuen Vorstands und eine Reihe bedeutender organisatorischer Veränderungen bekannt, die zum 1. Juli 2021 in Kraft getreten sind.

Um das Tempo der technologischen Entwicklung zu beschleunigen und die Bedürfnisse der Kunden in den einzelnen Regionen besser bedienen zu können, hat die Daimler Truck AG beschlossen, ihre Geschäftsstruktur neu auszurichten. Dies bedeutet, dass die operativen Einheiten und Marken, die global in den wichtigsten Absatzregionen Nordamerika (Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses), Europa & Lateinamerika (Mercedes-Benz Trucks) und Asien (FUSO & BharatBenz) tätig sind, in Zukunft mehr unternehmerische Unabhängigkeit und Handlungsspielraum erhalten. Angesichts des zunehmenden Tempos in Richtung CO₂-neutraler Transport und der raschen Entwicklung von Software und Konnektivität bündelt die Daimler Truck AG alle wesentlichen Technologie- und Antriebsstrang-Aktivitäten in einem Geschäftsfeld, der Truck Technology Group.

Start des neuen Joint Ventures cellcentric

Die Daimler Truck AG und die Volvo Group haben am 29. April 2021 die Strategie für ihr neues Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric vorgestellt. Als Vorreiter der Branche haben die Unternehmen dabei ihr klares Bekenntnis zum Einsatz von wasserstoffbasierten Brennstoffzellen in Fernverkehrs-Lkw und darüber hinaus unterstrichen. cellcentric hat die Ambition, einer der weltweit führenden Hersteller von Brennstoffzellensystemen zu werden. Dafür plant das Unternehmen, eine der größten Serienproduktionen von Brennstoffzellensystemen in Europa aufzubauen. Der Produktionsstart ist für 2025 vorgesehen.

Premiere des Concept EQT

Im Mai 2021 hatte das Concept EQT von Mercedes-Benz Vans seine digitale Weltpremiere. Getreu der »Electric first«-Strategie fährt mit dem seriennahen Konzeptfahrzeug zuerst die batterieelektrische Variante der neuen T-Klasse im Segment der Small Vans vor. Im zweiten Halbjahr dieses Jahres wird der gewerblich positionierte Citan inklusive einer voll-elektrischen Variante seine Premiere feiern. Das Portfolio wird 2022 zusätzlich um die privat positionierte T-Klasse erweitert. Mit dem komplett neu entwickelten Small Van EQT bringt Mercedes-Benz Vans eine neue Hochwertigkeit in das Segment und unterstreicht seinen Führungsanspruch in der Elektromobilität, indem die Sparte künftig in allen Transporter-Segmenten vollelektrische Vans anbietet.

Daimler Truck veranstaltet ersten Strategietag für Investoren und Analysten

Am 20. Mai 2021 fand der erste Strategietag von Daimler Truck statt, auf dem das Unternehmen seine Ambitionen als unabhängiges Unternehmen und seine Pläne zur Ausschöpfung seines vollen Potenzials, sowohl in operativer als auch in finanzieller Hinsicht, darlegte. Der Vorstand von Daimler Truck unter der Leitung von CEO Martin Daum präsentierte die strategischen Schwerpunkte sowie die wichtigsten Finanz- und Technologieziele. Dabei machte Daimler Truck deutlich, die Verbesserung der Profitabilität anzugehen, die Renditen zu steigern und als unabhängiges Unternehmen einen hohen Mehrwert für Aktionäre zu schaffen.

Beteiligung an H2 Green Steel

Wie am 24. Mai 2021 bekannt gegeben, beteiligt sich Mercedes-Benz als erster Pkw-Hersteller am schwedischen Startup H2 Green Steel (H2GS) für den Einsatz von CO₂-freiem Stahl in Serienfahrzeugen. Mercedes-Benz verfolgt gemeinsam mit allen Stahllieferanten das Ziel einer grünen Stahllieferkette und setzt dabei bewusst nicht auf Kompensation, sondern auf die Vermeidung und Reduktion von CO₂-Emissionen. Die Partnerschaft mit H2GS ist dabei ein weiterer konsequenter Schritt in Richtung CO₂-Neutralität. Mercedes-Benz strebt mit der Ambition 2039 eine vollständig vernetzte und CO₂-neutrale Fahrzeugflotte im Jahr 2039 an.

Mercedes-Benz eActros feiert Weltpremiere

Am 30. Juni 2021 feierte Mercedes-Benz Trucks die Weltpremiere seines batterieelektrischen eActros für den schweren Verteilerverkehr. Mit dem ersten elektrischen Serien-Lkw mit Stern läuten wir eine neue Ära ein und unterstreichen unser klares Bekenntnis zum lokal CO₂-neutralen Straßengüterverkehr. Das Serienmodell des eActros soll ab Herbst 2021 in Wörth am Rhein vom Band laufen.

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.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden 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 2020 im Kapitel Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns im zweiten Quartal 2021

Der **Umsatz** des Daimler-Konzerns lag im zweiten Quartal 2021 mit 43.482 (i. V. 30.184) Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert. Dabei war das zweite Quartal des Vorjahres aufgrund der COVID-19-Pandemie durch weltweite Absatzrückgänge insbesondere in den automobilen Segmenten stark negativ geprägt. Auch bereinigt um negative Wechselkursveränderungen stieg der Umsatz deutlich über das Niveau des Vorjahresquartals.

Die Funktionskosten lagen im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Absatzvolumens und aufgrund gestiegener Rohmaterialpreise über dem Vorjahresquartal. Im Vorjahresquartal wirkten zwar die infolge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen zur Kostenreduktion in allen Funktionskostenbereichen, jedoch belasteten Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks die Funktionskosten. Im Segment Daimler Mobility war das zweite Quartal des Vorjahres aufgrund der Erhöhung der Kreditrisikovorsorge belastet.

Das At-equity-Ergebnis war im Vorjahresquartal im Wesentlichen durch eine Wertminderung der Beteiligung an der YOUR NOW Holding GmbH belastet. Im übrigen Finanzergebnis wirkten sich im aktuellen Quartal vor allem die steigenden Abzinsungsfaktoren positiv auf das Ergebnis aus.

Das **EBIT** belief sich im zweiten Quartal 2021 auf 5.185 (i. V. -1.682) Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug 5.420 (i. V. -708) Mio. €. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 B.04](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im zweiten Quartal 2021 auf -96 (i. V. -60) Mio. €.

Im zweiten Quartal 2021 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 1.385 (i. V. 164) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 27,2 (i. V. minus 9,4) %. Im Vorjahr war die negative Steuerquote im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im zweiten Quartal 2020 auf im Inland entstandene Verluste kein Steuerertrag angesetzt werden konnte.

Das **Konzernergebnis** lag mit 3.704 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von -1.906 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 106 (i. V. 95) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 3.598 (i. V. -2.001) Mio. €; dies führte zu einem starken Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 3,36 (i. V. -1,87) €.

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

Tabelle [7 B.02](#) zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility. Tabelle [7 B.03](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

B.02

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung zweites Quartal	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020
in Millionen €						
Umsatzerlöse	43.482	30.184	36.608	23.734	6.874	6.450
Umsatzkosten	-33.634	-27.489	-28.074	-21.742	-5.560	-5.747
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.848	2.695	8.534	1.992	1.314	703
Vertriebskosten	-2.755	-2.462	-2.582	-2.304	-173	-158
Allgemeine Verwaltungskosten	-961	-808	-740	-627	-221	-181
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.787	-1.544	-1.787	-1.544	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	132	366	75	341	57	25
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	497	269	549	451	-52	-182
Übriges Finanzergebnis	211	-198	212	-196	-1	-2
EBIT	5.185	-1.682	4.261	-1.887	924	205
Zinsergebnis	-96	-60	-94	-57	-2	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.089	-1.742	4.167	-1.944	922	202
Ertragsteuern	-1.385	-164	-1.152	-28	-233	-136
Konzernergebnis	3.704	-1.906	3.015	-1.972	689	66
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	106	95				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.598	-2.001				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	3,36	-1,87				
Verwässert	3,36	-1,87				

B.03

EBIT des Industriegeschäfts zweites Quartal	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020
in Millionen €								
Umsatzerlöse	36.608	23.734	28.152	18.949	10.012	6.200	-1.556	-1.415
Umsatzkosten	-28.074	-21.742	-21.439	-17.341	-8.129	-5.805	1.494	1.404
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.534	1.992	6.713	1.608	1.883	395	-62	-11
Vertriebskosten	-2.582	-2.304	-2.150	-1.839	-615	-608	183	143
Allgemeine Verwaltungskosten	-740	-627	-413	-338	-353	-312	26	23
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.787	-1.544	-1.472	-1.223	-321	-330	6	9
Übrige Erträge/Aufwendungen	836	596	760	667	225	99	-149	-170
EBIT	4.261	-1.887	3.438	-1.125	819	-756	4	-6

Umsatz und EBIT der Segmente im zweiten Quartal 2021

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** stieg im zweiten Quartal 2021 insbesondere aufgrund eines deutlich erhöhten Absatzvolumens um 49 % auf 28.152 (i. V. 18.949) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf 3.438 (i. V. -1.125) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 3.604 (i. V. -284) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 12,8 % über dem bereinigten Vorjahreswert von -1,5%. [↗ B.03](#) [↗ B.04](#)

Bedingt durch die Folgen der COVID-19-Pandemie war das Bruttoergebnis vom Umsatz im Vorjahresquartal weltweit durch einen deutlichen Absatzrückgang belastet. Neben dem im Vorjahresvergleich deutlich gestiegenen Absatzvolumen und einer verbesserten Absatzstruktur wirkte sich auch eine verbesserte Preisdurchsetzung positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig führten Wechselkurseffekte zu einem Ergebnisrückgang. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz deutlich von 8,5 % auf 23,8 %. Die Funktionskosten erhöhten sich im zweiten Quartal 2021. Ursächlich hierfür waren unter anderem Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie gestiegene Rohmaterialpreise. Daneben führten im Vorjahresquartal die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition.

Restrukturierungsaufwendungen von 59 (i. V. 788) Mio. € belasteten das Ergebnis des Segments. Diese beinhalten Personalkostenoptimierungsprogramme von 59 (i. V. 101) Mio. €. Darüber hinaus umfassten die Restrukturierungsaufwendungen im Vorjahresquartal Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 687 Mio. €. In beiden Quartalen waren Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (107 Mio. €; i. V. 53 Mio. €) enthalten. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.04](#) enthalten.

Infolge des deutlichen Absatzanstiegs verzeichnete **Daimler Trucks & Buses** im zweiten Quartal 2021 einen Umsatzanstieg um 61 % auf 10.012 (i. V. 6.200) Mio. €. Das EBIT betrug 819 (i. V. -756) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 831 (i. V. -747) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 8,3 % über dem bereinigten Vorjahreswert von -12,0%. [↗ B.03](#) [↗ B.04](#)

Das Vorjahresquartal war stark von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. Der Absatzanstieg in nahezu allen Regionen, der vor allem auf Markterholungen zurückzuführen war, wirkte sich positiv auf das EBIT aus. Gegenläufig belasteten Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben, das Ergebnis. Positive Effekte resultierten aus geringeren Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen, einem höheren Ergebnisbeitrag des Aftersalesgeschäftes sowie einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Umsatzkosten lagen über denen des Vorjahres. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg deutlich von 6,4 % auf 18,8 %. Des Weiteren wirkten die weiterhin anhaltende und erfolgreiche Kostendisziplin in den Funktionskostenbereichen, ein Ertrag aus dem Börsengang von Proterra Inc. und der Verkauf des Werkes in Campinas positiv auf das Ergebnis. Gegenläufig resultierten Belastungen aus Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 12 (i. V. 9) Mio. €. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.04](#) enthalten.

Das EBIT des Segments **Daimler Mobility** belief sich im zweiten Quartal 2021 auf 924 (i. V. 205) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 930 (i. V. 313) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 24,0 % über dem Niveau des bereinigten Vorjahreswertes von 8,6%. [↗ B.02](#) [↗ B.04](#)

Hauptgrund für die positive Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im zweiten Quartal 2021 waren niedrigere Kreditrisikokosten, da das Vorjahresquartal durch die Reaktion auf die COVID-19-Pandemie belastet war. Weitere positive Effekte konnten aufgrund geringerer Refinanzierungskosten sowie der Verbesserung der operativen Geschäftsentwicklung der Mobilitäts- und Flottendienstleistungen realisiert werden. Im Vorjahresquartal führten die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition. Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 6 (i. V. 3) Mio. € belasteten die Funktionskosten. Der Anstieg im At-equity-Ergebnis war auf einen negativen Effekt von 105 Mio. € aufgrund einer Wertminderung der Beteiligung an der YOUR NOW Holding GmbH in der Vorjahresperiode zurückzuführen. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.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.

In den zentral verantworteten Sachverhalten (0 Mio. €; i. V. 83 Mio. €) sind unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von Daimler Trucks & Buses von 51 Mio. € enthalten.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich Erträge von 4 (i. V. 77) Mio. €.

B.04**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT zweites Quartal**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q2 2021					
EBIT	3.438	819	924	4	5.185
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	107	-	-	-	107
Restrukturierungsmaßnahmen	59	12	6	-	77
M&A-Transaktionen	-	-	-	51	51
Bereinigtes EBIT	3.604	831	930	55	5.420
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,2	8,2	23,9		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	12,8	8,3	24,0		

	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		

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 2021

Der **Umsatz** des Daimler-Konzerns lag im ersten Halbjahr 2021 mit 84.499 (i. V. 67.407) Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert. Dabei war die erste Hälfte des Jahres 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie durch weltweite Absatzzrückgänge insbesondere in den automobilen Segmenten stark negativ geprägt. Auch bereinigt um negative Wechselkursveränderungen stieg der Umsatz deutlich über das Niveau des Vorjahres.

Die Funktionskosten lagen im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Absatzvolumens und aufgrund gestiegener Rohmaterialpreise über dem Niveau des Vorjahres. Im ersten Halbjahr des Vorjahres wirkten zwar die infolge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen zur Kostenreduktion in allen Funktionskostenbereichen, jedoch belasteten Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks die Funktionskosten. Im Segment Daimler Mobility war die Vorjahresperiode aufgrund der Erhöhung der Kreditrisikovorsorge stark belastet. In beiden Halbjahren wirkten sich die Aufwendungen aus den laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen negativ auf die Funktionskosten aus.

Im ersten Halbjahr 2021 führte in den Fahrzeugsegmenten vor allem das Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) zu einem positiven Beitrag von 1.215 Mio. € im sonstigen betrieblichen Ergebnis. Weiterhin trug das höhere Ergebnis der At-equity-Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) zu einer Ergebnissteigerung bei. Darüber hinaus war das At-equity-Ergebnis im Vorjahr durch eine Wertminderung der Beteiligung an der YOUR NOW Holding GmbH belastet. Außerdem wirkten sich in der aktuellen Periode der Börsengang der Chargepoint, Inc. und die damit verbundene Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert sowie steigende Abzinsungsfaktoren positiv auf das übrige Finanzergebnis aus.

Das **EBIT** belief sich im ersten Halbjahr 2021 auf 10.933 (i. V. -1.065) Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug 10.388 (i. V. 11) Mio. €. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 B.07](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Halbjahr 2021 auf -162 (i. V. -137) Mio. €.

Im ersten Halbjahr 2021 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 2.694 (i. V. 536) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 25,0 (i. V. minus 44,6)%. Im Vorjahr war die negative Steuerquote im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im ersten Halbjahr 2020 auf im Inland entstandene Verluste kein Steuerertrag angesetzt werden konnte.

Das **Konzernergebnis** lag mit 8.077 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres von -1.738 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 189 (i. V. 169) Mio. €. Der Anteil **der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 7.888 (i. V. -1.907) Mio. €; dies führte zu einem starken Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 7,37 (i. V. -1,78) €.

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

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

B.05

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung erstes Halbjahr	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €						
Umsatzerlöse	84.499	67.407	70.659	53.856	13.840	13.551
Umsatzkosten	-65.644	-59.001	-54.176	-46.611	-11.468	-12.390
Bruttoergebnis vom Umsatz	18.855	8.406	16.483	7.245	2.372	1.161
Vertriebskosten	-5.511	-5.351	-5.169	-5.015	-342	-336
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.936	-1.728	-1.521	-1.360	-415	-368
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.618	-3.266	-3.618	-3.266	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.620	781	1.524	717	96	64
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.029	219	1.071	474	-42	-255
Übriges Finanzergebnis	494	-126	495	-123	-1	-3
EBIT	10.933	-1.065	9.265	-1.328	1.668	263
Zinsergebnis	-162	-137	-158	-131	-4	-6
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.771	-1.202	9.107	-1.459	1.664	257
Ertragsteuern	-2.694	-536	-2.267	-396	-427	-140
Konzernergebnis	8.077	-1.738	6.840	-1.855	1.237	117
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	189	169				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	7.888	-1.907				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	7,37	-1,78				
Verwässert	7,37	-1,78				

B.06

EBIT des Industriegeschäfts erstes Halbjahr	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €								
Umsatzerlöse	70.659	53.856	55.038	42.145	18.677	14.944	-3.056	-3.233
Umsatzkosten	-54.176	-46.611	-41.891	-36.617	-15.231	-13.130	2.946	3.136
Bruttoergebnis vom Umsatz	16.483	7.245	13.147	5.528	3.446	1.814	-110	-97
Vertriebskosten	-5.169	-5.015	-4.199	-4.108	-1.250	-1.236	280	329
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.521	-1.360	-800	-757	-711	-637	-10	34
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.618	-3.266	-2.982	-2.591	-650	-690	14	15
Übrige Erträge/Aufwendungen	3.090	1.068	2.350	1.313	1.025	240	-285	-485
EBIT	9.265	-1.328	7.516	-615	1.860	-509	-111	-204

Umsatz und EBIT der Segmente im ersten Halbjahr 2021

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** stieg im ersten Halbjahr 2021 insbesondere aufgrund eines deutlich erhöhten Absatzvolumens um 31 % auf 55.038 (i. V. 42.145) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf 7.516 (i. V. -615) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 7.445 (i. V. 319) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 13,5 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 0,8%. [↗ B.06](#) [↗ B.07](#)

Bedingt durch die Folgen der COVID-19-Pandemie war das Bruttoergebnis vom Umsatz im ersten Halbjahr 2020 weltweit durch einen deutlichen Absatzrückgang belastet. Neben dem im Vorjahresvergleich deutlich gestiegenen Absatzvolumen und einer verbesserten Absatzstruktur wirkte sich auch eine verbesserte Preisdurchsetzung positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig führten Wechselkurseffekte zu einem Ergebnisrückgang. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz deutlich von 13,1 % auf 23,9 %. Die Funktionskosten erhöhten sich im ersten Halbjahr 2021. Ursächlich hierfür waren unter anderem Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie gestiegene Rohmaterialpreise. Daneben führten im Vorjahr die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition. Das höhere Ergebnis der At-equity-Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) trug ebenfalls zu einer Ergebnissteigerung bei. Weiterhin wirkte sich der Börsengang des Ladeinfrastrukturbetreibers Chargepoint, Inc. und die damit verbundene Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert positiv auf das übrige Finanzergebnis aus.

Außerdem wirkte ein Ertrag von 604 Mio. € im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric ergebnissteigernd. Gegenläufig belasteten Restrukturierungsaufwendungen von 351 (i. V. 788) Mio. € das Ergebnis des Segments. Diese beinhalten Personalkostenoptimierungsprogramme von 351 (i. V. 101) Mio. €. Darüber hinaus umfassen die Restrukturierungsaufwendungen im Vorjahr Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 687 Mio. €. In beiden Halbjahren waren Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (182 Mio. €; i. V. 146 Mio. €) enthalten. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.07](#) enthalten.

Infolge des deutlichen Absatzanstiegs verzeichnete **Daimler Trucks & Buses** im ersten Halbjahr 2021 einen Umsatzzanstieg um 25 % auf 18.677 (i. V. 14.944) Mio. €. Das EBIT betrug 1.860 (i. V. -509) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 1.349 (i. V. -500) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 7,2 % über dem bereinigten Vorjahreswert von -3,3%. [↗ B.06](#) [↗ B.07](#)

Das Vorjahr war stark von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. Der Absatzanstieg in nahezu allen Regionen, der auf Markterholungen zurückzuführen war, wirkte sich positiv auf das EBIT aus. Gegenläufig belasteten Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben, das Ergebnis. Positive Effekte resultierten aus geringeren Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen, einem höheren Ergebnisbeitrag des Aftersalesgeschäftes sowie einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Umsatzkosten lagen über denen des Vorjahres. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 12,1 % auf 18,5 %. Des Weiteren wirkte die weiterhin anhaltende und erfolgreiche Kostendisziplin in den Funktionskostenbereichen, ein Ertrag aus dem Börsengang von Proterra Inc. und der Verkauf des Werkes in Campinas positiv auf das Ergebnis. Gegenläufig resultierten Belastungen aus Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 100 (i. V. 9) Mio. €. Im sonstigen betrieblichen Ergebnis wirkte vor allem ein Ertrag von 611 Mio. € im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric ergebnissteigernd. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.07](#) enthalten.

Im ersten Halbjahr 2021 erreichte das Segment **Daimler Mobility** ein EBIT von 1.668 (i. V. 263) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 1.621 (i. V. 371) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 21,4 % über dem Niveau des bereinigten Vorjahreswertes von 5,0%. [↗ B.05](#) [↗ B.07](#)

Maßgeblich für diese positive Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im ersten Halbjahr 2021 waren niedrigere Kreditrisikokosten, da das Vorjahr durch die Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wesentlich belastet war. Weitere positive Effekte konnten aufgrund geringerer Refinanzierungskosten sowie der Verbesserung der operativen Geschäftsentwicklung der Mobilitäts- und Flottendienstleistungen realisiert werden. Im Vorjahr führten die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition. Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 42 (i. V. 3) Mio. € belasteten die Funktionskosten. Darüber hinaus verzeichnete Daimler Mobility einen positiven Ergebnisbeitrag von 89 Mio. € aus der Veräußerung der Anteile an der Via Transportation Inc. Der Anstieg im At-equity-Ergebnis war auf einen negativen Effekt von 105 Mio. € aufgrund einer Wertminderung der Beteiligung an der YOUR NOW Holding GmbH im ersten Halbjahr des Vorjahres zurückzuführen. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.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 2021 Aufwendungen von 129 (i. V. 301) Mio. €. Darin enthalten sind unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von Daimler Trucks & Buses von 51 Mio. €. Im ersten Halbjahr des Vorjahres wirkten sich insbesondere die Wertminderung des At-equity-Buchwerts der Beteiligung an BAIC Motor Corporation Ltd. negativ aus.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich Erträge von 18 (i. V. 97) Mio. €.

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

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1-2 2021					
EBIT	7.516	1.860	1.668	-111	10.933
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	182	-	-	-	182
Restrukturierungsmaßnahmen	351	100	42	33	526
M&A-Sachverhalte	-604	-611	-89	51	-1.253
Bereinigtes EBIT	7.445	1.349	1.621	-27	10.388
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	13,7	10,0	22,1		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	13,5	7,2	21,4		

	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-Transaktionen	-	-	-	-	-
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		

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 Halbjahre bestimmt.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ B.08** belief sich in den ersten sechs Monaten 2021 auf 11,9 (i. V. 8,4) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, war im ersten Halbjahr 2021 eine deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs zu verzeichnen. Während in der Vorjahresperiode ein Rückgang des Leasing- und Absatzfinanzierungsportfolios infolge der Corona-Krise den Cash Flow der Geschäftstätigkeit deutlich entlastete, ergab sich durch den Anstieg des Neugeschäfts im ersten Halbjahr 2021 eine geringere Entlastung des Cash Flows wie in der Vorperiode. Durch die deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs im Berichtszeitraum ergab sich im Vergleich zur Vorjahresperiode ein Anstieg der gezahlten Ertragsteuern.

Negative Effekte resultierten zudem aus der Entwicklung des Working Capitals. Des Weiteren wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge steht. Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit dagegen durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

B.08

Verkürzte Kapitalflussrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	23.048	18.883	20.344	16.152	2.704	2.731
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.771	-1.202	9.107	-1.459	1.664	257
Abschreibungen/Wertminderungen	3.668	4.452	3.604	4.376	64	76
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-2.690	-274	-2.751	-561	61	287
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.281	-1.059	-2.693	-1.040	412	-19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31	2.237	240	2.077	-209	160
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.879	194	2.794	152	85	42
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.946	3.675	-56	16	2.002	3.659
Vermietete Fahrzeuge	398	2.249	-616	-136	1.014	2.385
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.236	-1.151	-1.264	-733	28	-418
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	81	64	81	64	-	-
Gezahlte Ertragsteuern	-1.645	-784	-1.079	-160	-566	-624
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.922	8.401	7.367	2.596	4.555	5.805
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-3.605	-4.124	-3.550	-4.084	-55	-40
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	671	13	452	-3	219	16
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	574	1.213	587	993	-13	220
Sonstige Ein- und Auszahlungen	266	129	259	121	7	8
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.094	-2.769	-2.252	-2.973	158	204
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-5.310	-2.175	-5.105	-5.120	-205	2.945
Dividendenzahlungen	-1.731	-207	-1.713	-198	-18	-9
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-46	1	-46	-12	-	13
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	3.708	7.646	-3.708	-7.646
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-7.087	-2.381	-3.156	2.316	-3.931	-4.697
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	391	-185	361	-124	30	-61
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	26.180	21.949	22.664	17.967	3.516	3.982

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.08](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 2,1 (i. V. 2,8) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG (DTFC) an die Volvo Gruppe. Die Erlöse aus dem Verkauf, die im März 2021 vereinnahmt wurden, werden auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufgeteilt. Des Weiteren beeinflussten die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow der Investitionstätigkeit positiv.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.08](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 7,1 (i. V. 2,4) 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. Des Weiteren wirkte die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG im ersten Halbjahr 2021 negativ. Im Vorjahr wurde die Dividende erst im Juli 2020 zahlungswirksam.

Seit dem 31. Dezember 2020 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 2,6 Mrd. € auf 32,0 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.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 in den ersten sechs Monaten 2021 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 4,4 (i. V. Zahlungsmittelabfluss von 1,6) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, war im ersten Halbjahr 2021 eine deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs zu verzeichnen. Daraus folgte ein deutlicher Anstieg der gezahlten Ertragsteuern. Negative Effekte resultierten aus der Entwicklung des Working Capitals. Des Weiteren wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit

B.09

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	7.367	2.596	+4.771
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.252	-2.973	+721
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-587	-993	+406
Nutzungsrechte	-167	-218	+51
Übrige Anpassungen	35	-43	+78
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.396	-1.631	+6.027
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.271	246	+1.025
Restrukturierungsmaßnahmen	679	301	+378
M&A-Transaktionen	-564	-	-564
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.782	-1.084	+6.866

Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge steht. Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit dagegen durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.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. Hier wirkten insbesondere die im März 2021 getätigten Zahlungen, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge steht. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme und im Vorjahresquartal die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Über die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen werden die zahlungswirksamen Effekte im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an DTFC an die Volvo Gruppe herausgerechnet. Insgesamt war für den bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts ein Zahlungsmittelzufluss von 5,8 (i. V. Zahlungsmittelabfluss von 1,1) Mrd. € zu verzeichnen.

In den ersten sechs Monaten 2021 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelzufluss von 9,1 (i. V. Mittelzufluss von 4,1) 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.

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 B.10](#) wird die Überleitung 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 B.11](#) zeigt für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Zusammensetzung des CFBIT für das zweite Quartal 2021 im Vergleich zur Vorjahresperiode. In der Tabelle [7 B.12](#) wird für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

B.10**Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €				
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	2.502	430	4.470	-1.299
CFBIT Daimler Trucks & Buses	667	-121	1.288	-206
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-724	271	-1.079	-160
Gezahlte/erhaltene Zinsen	38	35	-62	51
Übrige Überleitungs-posten	103	70	-221	-17
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.586	685	4.396	-1.631

B.11**CFBIT**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020
in Millionen €				
EBIT	3.438	-1.125	819	-756
Veränderung im Working Capital	-179	1.256	-121	306
Nettofinanzinvestitionen	-9	170	-2	-28
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.588	-1.899	-108	-201
Abschreibungen/Wertminderungen	1.546	2.090	274	339
Übrige	-706	-62	-195	219
CFBIT	2.502	430	667	-121

B.12**Überleitung zum bereinigten CFBIT**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q2 2021	Q2 2020	Q2 2021	Q2 2020
in Millionen €				
CFBIT	2.502	430	667	-121
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	207	92	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	96	-	26	-
M&A-Transaktionen	-	-	-	-
Bereinigter CFBIT	2.805	522	693	-121
Bereinigtes EBIT	3.604	-284	831	-747
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,8	-1,8	0,8	0,2

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

Die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts [↗ B.13](#)

errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungs-gesicherten 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 2020 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 3,0 Mrd. € auf 20,9 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 5,2 Mrd. € auf 110,0 Mrd. € verringert. [↗ B.14](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im zweiten Quartal des Jahres 2021 erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im zweiten Quartal 2021 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 1,6 (i. V. 5,2) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 3,3 (i. V. 7,4) Mrd. € ab. Die im ersten Halbjahr 2021 emittierten Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle [↗ B.15](#) dargestellt. Darüber hinaus wurden weitere Anleihen in verschiedenen Ländern begeben.

Weiterhin konnten im zweiten Quartal 2021 in Deutschland, Kanada und in den USA **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt werden. Weiterhin hervorzuheben ist die zweite Daimler Leasing Transaktion in China mit einem Volumen von 7,9 Mrd. CNY. Darüber hinaus wurde erstmalig unter dem Silver-Arrow Label eine Transaktion für Athlon Netherlands B.V. in Höhe von 0,5 Mrd. € emittiert.

Darüber hinaus hat Daimler eine seit Juli 2018 bestehende syndizierte **Kreditlinie** von 11 Mrd. €, die zum Stichtag nicht in Anspruch genommen wurde.

B.13**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

in Millionen €	30. Juni 2021	31. Dez. 2020	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22.664	20.344	+2.320
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	4.915	5.468	-553
Liquidität	27.579	25.812	+1.767
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	-7.365	-9.168	+1.803
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	649	1.211	-562
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-6.716	-7.957	+1.241
Netto-Liquidität	20.863	17.855	+3.008

¹ Zum 30. Juni 2021 werden Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung konzerninterner Händler berücksichtigt.

B.14**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

in Millionen €	30. Juni 2021	31. Dez. 2020	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26.180	23.048	+3.132
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.849	6.397	-548
Liquidität	32.029	29.445	+2.584
Finanzierungsverbindlichkeiten	-142.620	-145.842	+3.222
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	619	1.224	-605
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-142.001	-144.618	+2.617
Netto-Verschuldung	-109.972	-115.173	+5.201

B.15**Benchmarkemissionen**

Emittenten	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. USD	03/2021	03/2024
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. USD	03/2021	03/2026
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. USD	03/2021	03/2031
Daimler AG	1.000 Mio. €	03/2021	03/2033

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2020 von 285,7 Mrd. € auf 292,7 Mrd. €. Im Anstieg sind 4,2 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten; währungsberichtigt war ein Anstieg von 2,8 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 161,4 (i. V. 161,3) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 55 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 56 %).

Der wechsellkursbereinigte Anstieg der Bilanzsumme ist unter anderem auf höhere Vorräte sowie gestiegene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Auf der Passivseite waren ein höheres Eigenkapital sowie höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen, während die Rückstellungen unter dem Vorjahresniveau lagen. Tabelle **7 B.16** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 41 % leicht über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 40 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 36 % ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau (i. V. 35 %).

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 16,5 (i. V. 16,4) Mrd. € beinhalten 13,2 (i. V. 13,1) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,5 (i. V. 1,6) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen

Anteile von 94 (i. V. 94) % auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans sowie 6 (i. V. 6) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Sachanlagen** liegen mit 35,3 (i. V. 35,2) Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres. In den ersten sechs Monaten 2021 wurden weltweit 2,2 (i. V. 2,6) 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 in den ersten sechs Monaten Sachinvestitionen von 1,7 Mrd. € (i. V. 1,8 Mrd. €).

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf 144,3 (i. V. 143,7) Mrd. €; währungsberichtigt war ein Rückgang von 2,2 Mrd. € zu verzeichnen. Der Anstieg der Absatzfinanzierung mit Endkunden war vor allem auf einen deutlichen Anstieg des Neugeschäfts in China im ersten Quartal 2021 zurückzuführen. Das Vertragsvolumen liegt währungsberichtigt nach der durch die Corona-Krise ausgelösten geringeren Kundennachfrage im Jahr 2020 unter dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 49 % leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 50 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 6,9 (i. V. 5,2) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), BAIC Motor Corporation Ltd., YOUR NOW Holding GmbH sowie

B.16

Verkürzte Bilanz	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	30. Juni 2021	31. Dez. 2020	30. Juni 2021	31. Dez. 2020	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	16.494	16.399	15.809	15.686	685	713
Sachanlagen	35.338	35.246	34.992	34.904	346	342
Vermietete Gegenstände	47.785	47.552	17.682	17.949	30.103	29.603
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.540	96.185	-93	-83	96.633	96.268
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.851	5.189	6.281	4.443	570	746
Vorräte	28.915	26.444	28.339	25.298	576	1.146
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.703	10.649	9.744	9.929	959	720
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26.180	23.048	22.664	20.344	3.516	2.704
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.849	6.397	4.915	5.468	934	929
davon kurzfristig	4.759	5.356	4.611	5.165	148	191
davon langfristig	1.090	1.041	304	303	786	738
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.186	6.924	-9.537	-10.862	16.723	17.786
Sonstige Vermögenswerte	10.891	11.704	562	1.396	10.329	10.308
Summe Aktiva	292.732	285.737	131.358	124.472	161.374	161.265
Passiva						
Eigenkapital	72.141	62.248	56.389	47.933	15.752	14.315
Rückstellungen	28.748	32.520	27.596	31.323	1.152	1.197
Finanzierungsverbindlichkeiten	142.620	145.842	7.335	9.168	135.285	136.674
davon kurzfristig	61.031	59.303	-17.636	-18.717	78.667	78.020
davon langfristig	81.589	86.539	24.971	27.885	56.618	58.654
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.295	12.378	14.433	11.605	862	773
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.293	8.598	6.340	5.532	2.953	3.066
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.824	12.956	12.468	12.598	356	358
Sonstige Schulden	11.811	11.195	6.797	6.313	5.014	4.882
Summe Passiva	292.732	285.737	131.358	124.472	161.374	161.265

der There Holding B.V. Der Anstieg resultierte aus der erstmaligen Einbeziehung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric und der höheren Bewertung der Anteile an BBAC.

Die **Vorräte** erhöhten sich von 26,4 Mrd. € auf 28,9 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 9 %). Währungsbereinigt erhöhten sich die Vorräte um 2,1 Mrd. €, insbesondere in Deutschland und den USA. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Unfertige Erzeugnisse und Leistungen bei Mercedes-Benz Cars & Vans zurückzuführen, während die Fertigerzeugnisse, Ersatzteile und Waren unter dem Niveau des Vorjahres lagen. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 72 (i. V. 72)% der Vorräte sowie 26 (i. V. 24)% auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 10,7 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau (i. V. 10,6 Mrd. €). Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 63 (i. V. 64) % der Forderungen sowie 28 (i. V. 29) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 3,1 Mrd. € auf 26,2 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 6,4 Mrd. € auf 5,8 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 7,2 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 6,9 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen finanziellen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 10,9 (i. V. 11,7) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 deutlich von 62,2 Mrd. € auf 72,1 Mrd. €. Die Effekte aus der Währungsumrechnung betragen 1,0 Mrd. €. Der währungsbereinigte Anstieg von 8,9 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis von 8,1 Mrd. € und den ergebnisneutral erfassten Gewinnen von 2,6 Mrd. € im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Gegenläufig wirkten die an die Aktionäre der Daimler AG ausgeschüttete Dividende von 1,4 Mrd. € sowie die ergebnisneutralen Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,2 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 70,7 (i. V. 60,7) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 2 % erhöhte sich das um die Dividende des Vorjahres bereinigte Eigenkapital überproportional. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 24,6 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 21,3 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 42,9 (i. V. 37,3) %.

Die **Rückstellungen** liegen mit 28,7 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i. V. 32,5 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 11 %). Dabei reduzierten sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 8,9 (i. V. 12,1) Mrd. €. Dem deutlichen Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 36,9 (i. V. 39,9) Mrd. € stand eine leichte Erhöhung des Marktwerts der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 29,3 (i. V. 28,9) Mrd. € gegenüber. Der Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,4 (i. V. 8,5) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 5,0 (i. V. 4,6) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 3,8 (i. V. 4,6) Mrd. € und für übrige Risiken von 2,7 (i. V. 2,7) Mrd. €. Der Rückgang der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken resultiert insbesondere aus den im März 2021 getätigten Zahlungen infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 142,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 145,8 Mrd. €). Währungsbereinigt war ein Rückgang von 5,4 Mrd. € zu verzeichnen, der im Wesentlichen auf den geringeren Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen ist. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 52 % auf Anleihen, 21 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 13 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 10 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert deutlich auf 15,3 (i. V. 12,4) Mrd. € erhöht. Der Anstieg steht unter anderem im Zusammenhang mit der höheren Produktion im ersten Halbjahr 2021. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 70 (i. V. 71) % der Verbindlichkeiten und 25 (i. V. 23) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 9,3 (i. V. 8,6) 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. € leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 13,0 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen.

Die **Sonstigen Schulden** von 11,8 (i. V. 11,2) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

Tabelle [7 B.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 C.05](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 C.07](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang zum Zwischenabschluss entnommen werden.

B.17

Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	30. Juni 2021	31. Dez. 2020	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	14.126	13.991	1.668	1.681
Sachanlagen	27.440	26.661	7.577	7.905
Vorräte	20.783	19.117	7.617	6.307
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.697	6.839	3.047	3.090
Übrige Segmentvermögenswerte	26.758	24.752	6.911	5.847
Segmentvermögenswerte	95.804	91.360	26.820	24.830
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.647	8.752	3.758	2.824
Übrige Segmentschulden	50.496	51.416	14.524	14.176
Segmentschulden	61.143	60.168	18.282	17.000
Net Assets	34.661	31.192	8.538	7.830

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 2020 auf den Seiten 114 bis 129 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für die weitere Entwicklung des Jahres 2021 ist insbesondere durch die COVID-19-Pandemie sowie die Lieferengpässe der Halbleiterbauteile von hoher Unsicherheit beeinflusst. Die Veränderungen der Risiken und Chancen werden kontinuierlich überwacht, bewertet und bei Bedarf in die unterjährigen Planungen eingearbeitet.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – 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 Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

Verschiedene Behörden und Institutionen weltweit waren und sind aktiv in Form von Anfragen, Untersuchungen, Verfahren und/oder Anordnungen. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden habe Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschalt-einrichtungen seien.

Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Im ersten Quartal 2021 hat Daimler die zivilrechtlichen Geldstrafen gezahlt.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung als Bestandteil einer Untersuchung des DOJ durchgeführt, die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben kürzlich weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationensuchen erlassen. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen des Canadian Environmental Protection Act sowie nicht offengelegter AECDs und Abschalt-einrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Daimler wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung erlassen, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch 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 vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Daimler in diesen Verfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Daimler nach wie vor eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, hat Daimler die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Daimler weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden weiter bearbeitet, und für den überwiegenden 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. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Darüber hinaus befindet sich Daimler weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgas-thematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung.

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 der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission kooperiert, und die Europäische Kommission hat dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass gewährt.

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der bisherigen 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. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

In Anbetracht der Rechtsauffassungen unter anderem US-amerikanischer Regulierungsbehörden und des KBA ist es nicht unwahrscheinlich, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass bestimmte Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Auch könnten solche Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden. 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. Daimler kann zu den laufenden Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs treffen. Insbesondere in Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden, aber auch angesichts der laufenden und möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, verwaltungs- oder strafrechtlicher 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 Vergebungsverfahren), einschließlich weiterer behördlicher Untersuchungen und/oder Anordnungen sowie 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 Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid oder die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrunde liegenden Vorwürfe, 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, die zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden sowie durch die zugrunde liegenden Vorwürfe und weitere ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, verwaltungs- oder strafrechtlicher Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Zivilverfahren

In der vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey konsolidierten Verbraucher-Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irreführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Am 12. Juli 2021 hat das Gericht einen Beschluss über die finale Genehmigung des Vergleichs gefasst. Hiergegen können noch Rechtsmittel eingelegt werden. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesem Vergleich und den vorgenannten Vergleichen mit den US-Behörden zu erfüllen.

Im April 2016 wurde gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften in Ontario eine Verbraucher-Sammelklage eingereicht, die ähnliche Vorwürfe erhebt und ähnliche Abhilfemaßnahmen in Bezug auf in Kanada verkaufte oder geleaste Fahrzeuge fordert. Im Juni 2017 hat das Gericht einem prozessualen Antrag stattgegeben, bestimmte Sachverhalte für die Behandlung als Sammelklage zu zertifizieren. Der Rechtsstreit ist noch nicht abgeschlossen.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, im Juni und Dezember 2020 in den Niederlanden sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang. In diesem Zusammenhang hat die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. am 7. Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Daimler AG eingereicht. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen von vermeintlichen Ansprüchen von Verbrauchern feststellen zu lassen. Daimler liegt die Klageschrift noch nicht vor. Daimler wird sich in einem etwaigen Musterverfahren gegen die Vorwürfe des Verbandes verteidigen.

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.

Daimler AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten Klagen für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Daimler AG hält diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger 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 den Vergleich der US-Verbraucher-Sammelklage sowie ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid und durch den zivilrechtlichen Vergleich mit den US-Behörden, 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 die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns oder der Segmente 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 Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020.

Prognosebericht

Ausgehend von der erwarteten Fortsetzung der weltwirtschaftlichen Erholung ist für die weltweite **Pkw-Nachfrage** eine weiterhin günstige Entwicklung im Jahresverlauf und für das Gesamtjahr 2021 ein deutlicher Anstieg des Marktvolumens zu erwarten.

Der europäische Markt wird sich voraussichtlich deutlich über dem krisenbedingt sehr schwachen Vorjahresniveau bewegen. Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist von einer deutlichen Erholung der Nachfrage auszugehen. Der chinesische Pkw-Markt, der sich im vergangenen Jahr besser entwickelte als die meisten anderen großen Absatzmärkte, dürfte in diesem Jahr deutlich zulegen.

Auch bei der **Transporternachfrage** rechnen wir in diesem Jahr mit deutlich verbesserten Marktbedingungen. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) ist im kombinierten Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter ein deutlicher Anstieg zu erwarten; im Markt für kleine Transporter rechnen wir mit einem leichten Anstieg. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern deutlich über dem Vorjahr liegen. In Brasilien gehen wir im Segment der großen Transporter von einem leichten Marktanstieg aus. Für China erwarten wir bei der Nachfrage nach mittelgroßen Transportern einen deutlichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahresniveau.

Die konjunkturelle Belebung sollte auch auf wichtigen **Lkw-Absatzmärkten** eine verbesserte Nachfrageentwicklung zur Folge haben. In Nordamerika gehen wir davon aus, dass der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) einen deutlichen Anstieg verzeichnen wird. In der Region EU30 ist ebenfalls mit einem deutlichen Zuwachs der Nachfrage nach schweren Lkw zu rechnen. Auch für den brasilianischen Markt erwarten wir ein deutliches Plus. In Japan ist mit einem Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau zu rechnen.

Unseren Erwartungen für die Geschäftsentwicklung im Jahr 2021 liegt die Annahme einer sukzessiven Normalisierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den für uns wichtigsten Märkten zugrunde. Insbesondere gehen wir davon aus, dass sich die Weltwirtschaft unter anderem mit Hilfe der zunehmenden Verfügbarkeit wirksamer Impfstoffe von der pandemiebedingten Schwäche des Jahres 2020 erholen kann.

Wir gehen davon aus, dass die weltweiten Lieferengpässe bei Halbleitern unsere Geschäftsentwicklung auch im zweiten Halbjahr beeinflussen werden. Eine genaue Prognose der weiteren Entwicklung der Versorgungslage ist derzeit jedoch nur begrenzt möglich.

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler nun, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2021 insgesamt leicht über der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars erwartet für das Gesamtjahr 2021 nun einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Durch die aktuelle Halbleitersituation dürfte unser Absatz auch im weiteren Jahresverlauf belastet sein. Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz Cars im Jahr 2021 mehr als 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-Modellen, der neuen C-Klasse und der fortschreitenden Elektrifizierung neuer Baureihen.

Mercedes-Benz Vans prognostiziert für das Gesamtjahr 2021 einen Absatz deutlich über dem Vorjahresniveau. Wir gehen jedoch davon aus, dass unsere Auslieferungen im Jahr 2021 von den weltweit bestehenden Lieferengpässen bei bestimmten Halbleiterkomponenten belastet sein werden.

Nach der rückläufigen Nachfrage im Jahr 2020 wird für das Geschäftsjahr 2021 eine Erholung wichtiger Lkw-Märkte erwartet, die sich auch auf die Verkäufe von **Daimler Trucks & Buses** auswirken sollte. Das Geschäftsfeld erwartet für das Jahr 2021 einen deutlichen Absatzanstieg. Diese Prognose ist im Wesentlichen durch unsere Erwartungen an die Märkte in Nordamerika, Indonesien und der Region EU30 geprägt.

Daimler Mobility rechnet für das Jahr 2021 mit einem leichten Anstieg beim Neugeschäft und einem Vertragsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres. Neue Marktpotenziale wollen wir im Gebrauchtwagenmarkt und über flexiblere Leasing- und Mietprodukte, insbesondere für Elektrofahrzeuge, erschließen. Mit dem kontinuierlichen Ausbau unserer Online-Vertriebskanäle beabsichtigen wir, zusätzliche Marktchancen zu nutzen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf der bestehenden Konzernstruktur, einschließlich Daimler Trucks & Buses, und umfasst aus Gründen der Vergleichbarkeit das volle Geschäftsjahr 2021. Wie bereits angekündigt, hat der Vorstand beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umfänge des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler Truck) zu prüfen und mit den Vorbereitungen für einen Börsengang von Daimler Truck vor dem Ende des Jahres 2021 zu beginnen. Vor der Abspaltung werden wir Daimler Truck in die nicht fortgeführten Aktivitäten umgliedern. Wir erwarten im Zusammenhang mit der Abspaltung im zweiten Halbjahr beträchtliche positive Effekte auf das Konzern-EBIT, die derzeit noch nicht zuverlässig bestimmt werden können.

Wir erwarten, dass sich der **Umsatz des Daimler-Konzerns** im Jahr 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau bewegen wird. Dies gilt für beide automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses. Das Geschäftsfeld Daimler Mobility rechnet nun mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau.

Wir gehen davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2021 deutlich über dem insbesondere durch die COVID-19-Pandemie belasteten Niveau des Jahres 2020 liegen wird. Darin enthalten ist ein positiver Ergebnisbeitrag im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric, der sich jeweils mit 0,6 Mrd. € auf die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses verteilt. Auf die bereinigten Ergebnisgrößen der automobilen Geschäftsfelder wirkt sich diese Transaktion allerdings nicht aus.

Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden die Nutzungsdauern für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert. Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewendet. Der erwartete positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt 0,8 Mrd. € für 2021 und betrifft im Wesentlichen Mercedes-Benz Cars & Vans.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2021 die folgenden Erwartungen für die **bereinigte Rendite**:

Mercedes-Benz Cars & Vans: bereinigte Umsatzrendite 10 – 12%.

Daimler Trucks & Buses: bereinigte Umsatzrendite 6 – 8%.

Daimler Mobility: bereinigte Eigenkapitalrendite 17 – 19%.

Wir gehen nun davon aus, dass der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** im Jahr 2021 leicht unter dem Vorjahreswert liegen wird. Darin enthalten sind Zahlungen in Höhe von 0,9 Mrd. €, die im dritten Quartal 2020 im Rahmen des Vergleichs mit US-Behörden und mit den Klägervertretern der Verbraucher-Sammelklagen bei zivil- und umweltrechtlichen Diesel-Emissions-Verfahren vereinbart wurden. Weitere mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren sind nicht berücksichtigt. Außerdem rechnen wir mit höheren Steuerzahlungen als im Vorjahr. Gegenläufig wirken positive Effekte aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric in Höhe der Verkaufserlöse von 0,6 Mrd. €, die anteilig von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses vereinnahmt werden. In der bereinigten Cash Conversion Rate wirkt sich dieser Zufluss jeweils nicht aus.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans erwarten wir für das Jahr 2021 in einer Bandbreite von 0,7 bis 0,9. Für Daimler Trucks & Buses dürfte die bereinigte Cash Conversion Rate für das laufende Jahr zwischen 0,8 und 1,0 liegen.

Wir erwarten für die **Investitionen in Sachanlagen** im Jahr 2021 ein Niveau in der Größenordnung des Jahres 2020.

Die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans sind im Wesentlichen geprägt durch die Produktanläufe der neuen Generation der C-Klasse und der batterieelektrischen Fahrzeuge auf der EVA2-Plattform. Darüber hinaus treiben wir die Entwicklung alternativer Antriebe mit Hochdruck voran. Damit bleiben die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans voraussichtlich leicht unter dem Niveau des Jahres 2020. Der Fokus der Investitionen von Daimler Trucks & Buses liegt vor allem auf den Themenfeldern Elektromobilität, Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz bei den konventionellen Aggregaten. Weitere Schwerpunkte sind die Vervollständigung des Freightliner Vocational Produktportfolios und die Optimierung der Infrastruktur. Für das Jahr 2021 erwartet Daimler Trucks & Buses nun deutlich steigende Sachinvestitionen.

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Wir rechnen deshalb damit, dass unsere **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** des Jahres 2021 nun deutlich über der Größenordnung des Vorjahres liegen werden. Dies gilt sowohl für den Konzern wie für Mercedes-Benz Cars & Vans. Dagegen werden sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Daimler Trucks & Buses voraussichtlich nur leicht gegenüber dem Vorjahr erhöhen.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt ein Großteil der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsleistungen in die Erneuerung des Produktportfolios. Bei Daimler Trucks & Buses liegt der Fokus der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten auf neuen Technologien, unter anderem für die Automatisierung und Vernetzung der Lkw sowie elektrische Antriebe mit Batterie und Brennstoffzelle. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von Nachfolgenerationen für bestehende Produkte, vor allem im Segment der schweren Lkw, sowie maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

Wir erwarten, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Jahr 2021 gegenüber dem nach WLTP vergleichbar gerechneten Verbrauchswert des Vorjahres (voraussichtlich zwischen 130 und 140 g/km CO₂-Emissionen, basierend auf den vorläufigen Verbrauchswerten 2020 unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen 2021) weiter deutlich sinken werden.

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, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, 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.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q2

C.01	Q2 2021	Q2 2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	43.482	30.184
Umsatzkosten	-33.634	-27.489
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.848	2.695
Vertriebskosten	-2.755	-2.462
Allgemeine Verwaltungskosten	-961	-808
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.787	-1.544
Sonstige betriebliche Erträge	377	517
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-245	-151
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	497	269
Übriges Finanzergebnis	211	-198
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	5.185	-1.682
Zinserträge	53	51
Zinsaufwendungen	-149	-111
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.089	-1.742
Ertragsteuern	-1.385	-164
Konzernergebnis	3.704	-1.906
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	106	95
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	3.598	-2.001
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	3,36	-1,87
Verwässert	3,36	-1,87

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-2

C.02

	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	84.499	67.407
Umsatzkosten	-65.644	-59.001
Bruttoergebnis vom Umsatz	18.855	8.406
Vertriebskosten	-5.511	-5.351
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.936	-1.728
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3.618	-3.266
Sonstige betriebliche Erträge	2.060	1.088
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-440	-307
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.029	219
Übriges Finanzergebnis	494	-126
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	10.933	-1.065
Zinserträge	105	128
Zinsaufwendungen	-267	-265
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.771	-1.202
Ertragsteuern	-2.694	-536
Konzernergebnis	8.077	-1.738
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	189	169
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	7.888	-1.907
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	7,37	-1,78
Verwässert	7,37	-1,78

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q2

C.03

	Q2 2021	Q2 2020
in Millionen €		
Konzernergebnis	3.704	-1.906
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-133	-480
Gewinne/Verluste aus Fremdkapalinstrumenten	-1	30
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	85	100
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-49	-350
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	608	-1.905
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	61	10
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	669	-1.895
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	620	-2.245
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-3	-15
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	623	-2.230
Gesamtergebnis	4.324	-4.151
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	103	80
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	4.221	-4.231

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-2

C.04

	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €		
Konzernergebnis	8.077	-1.738
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	963	-1.011
Gewinne/Verluste aus Fremdkapalinstrumenten	-1	-1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-209	349
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	753	-663
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	2.626	-1.333
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	92	9
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.718	-1.324
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	3.471	-1.987
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	25	-19
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	3.446	-1.968
Gesamtergebnis	11.548	-3.725
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	214	150
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	11.334	-3.875

Konzernbilanz

C.05

30. Juni 2021 31. Dez. 2020

in Millionen €

	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	16.494	16.399
Sachanlagen	35.338	35.246
Vermietete Gegenstände	47.785	47.552
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.851	5.189
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	55.463	53.709
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.090	1.041
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.220	4.167
Aktive latente Steuern	4.775	6.259
Übrige Vermögenswerte	1.269	911
Langfristige Vermögenswerte	173.285	170.473
Vorräte	28.915	26.444
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.703	10.649
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	41.077	42.476
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26.180	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	4.759	5.356
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.966	2.757
Übrige Vermögenswerte	4.847	4.534
Kurzfristige Vermögenswerte	119.447	115.264
Summe Aktiva	292.732	285.737
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.543	11.551
Gewinnrücklagen	56.291	47.111
Übrige Rücklagen	-245	-1.041
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	70.659	60.691
Nicht beherrschende Anteile	1.482	1.557
Eigenkapital	72.141	62.248
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.859	12.070
Rückstellungen für sonstige Risiken	11.423	11.116
Finanzierungsverbindlichkeiten	81.589	86.539
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.994	1.971
Passive latente Steuern	4.183	3.649
Rechnungsabgrenzungsposten	1.576	1.567
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.815	5.787
Übrige Verbindlichkeiten	977	981
Langfristige Schulden	116.416	123.680
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.295	12.378
Rückstellungen für sonstige Risiken	8.466	9.334
Finanzierungsverbindlichkeiten	61.031	59.303
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.299	6.627
Rechnungsabgrenzungsposten	1.638	1.594
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	7.009	7.169
Übrige Verbindlichkeiten	3.437	3.404
Kurzfristige Schulden	104.175	99.809
Summe Passiva	292.732	285.737

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

C.06

	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.771	-1.202
Abschreibungen/Wertminderungen	3.668	4.452
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.931	-296
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-759	22
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.281	-1.059
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31	2.237
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.879	194
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.946	3.675
Vermietete Fahrzeuge	398	2.249
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.236	-1.151
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	81	64
Gezahlte Ertragsteuern	-1.645	-784
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.922	8.401
Zugänge zu Sachanlagen	-2.234	-2.637
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.371	-1.487
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	302	178
Erwerb von Anteilsbesitz	-104	-201
Erlös aus dem Verkauf von Anteilen an Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	634	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	141	214
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.405	-1.192
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.979	2.405
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-36	-49
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.094	-2.769
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-5.310	-2.175
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-1.444	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-287	-207
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	36	31
Erwerb eigener Aktien	-48	-30
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-34	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-7.087	-2.381
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	391	-185
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.132	3.066
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	23.048	18.883
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	26.180	21.949

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

C.07

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen	
				Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329	909	30
Konzernergebnis	-	-	-1.907	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-1.602	-993	7
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	269	-	2
Gesamtergebnis	-	-	-3.240	-993	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	-84	39
Stand zum 1. Januar 2021	3.070	11.551	47.111	-1.516	206
Konzernergebnis	-	-	7.888	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	3.638	938	125
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-1.012	-	-34
Gesamtergebnis	-	-	10.514	938	91
Dividenden	-	-	-1.444	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-8	-	-	-
Sonstiges	-	-	110	-	-
Stand zum 30. Juni 2021	3.070	11.543	56.291	-578	297

Derivative Finanz- instrumente	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
					in Millionen €
-546	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020
-	-	-1.907	169	-1.738	Konzernergebnis
505	-	-2.083	-19	-2.102	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-156	-	115	-	115	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
349	-	-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	-	57.416	1.441	58.857	Stand zum 30. Juni 2020
269	-	60.691	1.557	62.248	Stand zum 1. Januar 2021
-	-	7.888	189	8.077	Konzernergebnis
-290	-	4.411	25	4.436	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
81	-	-965	-	-965	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-209	-	11.334	214	11.548	Gesamtergebnis
-	-	-1.444	-311	-1.755	Dividenden
-	-48	-48	-	-48	Erwerb eigener Aktien
-	48	48	-	48	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-8	24	16	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-24	-	86	-2	84	Sonstiges
36	-	70.659	1.482	72.141	Stand zum 30. Juni 2021

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 20. Juli 2021 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 2020 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 2020 angewendet wurden.

Verlängerung der Nutzungsdauern für Sachanlagen prospektiv ab Januar 2021

Das Industriegeschäft des Konzerns ist durch weltweiten Konkurrenzdruck und technologische Veränderungen gekennzeichnet. Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden diese für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert.

Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewendet und führte im zweiten Quartal 2021 zu einem positiven Ergebniseffekt vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 210 Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2021 von 442 Mio. €. Die Erträge sind im Wesentlichen in den Umsatzkosten enthalten und überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zuzuordnen.

Die erwarteten Auswirkungen betragen 0,8 Mrd. € für das Jahr 2021 bzw. 0,4 Mrd. € für das Jahr 2022.

2. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im Dezember 2020 hat der Konzern beschlossen, Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. zu veräußern. In diesem Zusammenhang geht der Konzern davon aus, dass die weiteren vertraglichen Vereinbarungen im zweiten Halbjahr 2021 abgeschlossen werden. Derzeit ist die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. vollkonsolidiert. Es wird damit gerechnet, bei Abschluss der Transaktion die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. abzugeben und hieraus einen deutlichen positiven Ergebniseffekt zu erzielen, der im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans ausgewiesen wird.

Die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. wird zum 30. Juni 2021 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,3 Mrd. €) und Schulden (0,2 Mrd. €). Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassen größtenteils Sachanlagen.

3. 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 den Tabellen [7 C.08](#) und [7 C.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.

C.08

Umsatzerlöse zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q2 2021						
Europa	11.322	3.174	1.153	15.649	-723	14.926
Nordamerika	4.976	4.016	1.578	10.570	14	10.584
Asien	9.880	1.241	48	11.169	-3	11.166
Übrige Märkte	1.185	1.346	18	2.549	-9	2.540
Umsatzerlöse IFRS 15	27.363	9.777	2.797	39.937	-721	39.216
Sonstige Umsatzerlöse	789	235	4.077	5.101	-835	4.266
Umsatzerlöse gesamt	28.152	10.012	6.874	45.038	-1.556	43.482

	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	0	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

C.09**Umsatzerlöse erstes Halbjahr**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-2 2021						
Europa	22.640	5.750	2.415	30.805	-1.326	29.479
Nordamerika	9.858	7.469	3.150	20.477	-32	20.445
Asien	18.782	2.688	93	21.563	-9	21.554
Übrige Märkte	2.193	2.315	48	4.556	-11	4.545
Umsatzerlöse IFRS 15	53.473	18.222	5.706	77.401	-1.378	76.023
Sonstige Umsatzerlöse	1.565	455	8.134	10.154	-1.678	8.476
Umsatzerlöse gesamt	55.038	18.677	13.840	87.555	-3.056	84.499

	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

4. Funktionskosten**Umsatzkosten**

Die Umsatzkosten beliefen sich im zweiten Quartal 2021 auf 33.634 (Q2 2020: 27.489) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2021 auf 65.644 (Q1-2 2020: 59.001) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im zweiten Quartal 2021 auf 2.755 (Q2 2020: 2.462) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2021 auf 5.511 (Q1-2 2020: 5.351) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im zweiten Quartal 2021 lagen die Kosten der allgemeinen Verwaltung bei 961 (Q2 2020: 808) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2021 bei 1.936 (Q1-2 2020: 1.728) 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.

C.10**Aufwendungen aus Personalkostenoptimierungsprogrammen in den Fahrzeugsegmenten**

	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €				
Mercedes-Benz Cars & Vans	-59	-101	-351	-101
Daimler Trucks & Buses	-12	-9	-100	-9

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im zweiten Quartal 2021 bei 1.787 (Q2 2020: 1.544) Mio. € und in den ersten sechs Monaten 2021 bei 3.618 (Q1-2 2020: 3.266) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Personalkostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf die Fahrzeugsegmente und sind in Tabelle 7 C.10 dargestellt.

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im zweiten Quartal 2021 auf 377 (Q2 2020: 517) Mio. € und im ersten Halbjahr 2021 auf 2.060 (Q1-2 2020: 1.088) Mio. €. Im März 2021 entstand im Rahmen des neuen Brennstoffzellen-Joint Ventures cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) ein Ertrag von 1.215 Mio. €, der sich nahezu zu gleichen Teilen auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufteilt. Weitere Informationen können [Anmerkung 12](#) entnommen werden. 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. €.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im zweiten Quartal 2021 bei 245 (Q2 2020: 151) Mio. € und im ersten Halbjahr 2021 bei 440 (Q1-2 2020: 307) Mio. €.

6. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des Übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 C.11](#) entnommen werden.

Im ersten Halbjahr 2021 ergab sich im sonstigen übrigen Finanzergebnis ein Ertrag von 249 Mio. €, der im Zusammenhang mit dem Börsengang des Ladeinfrastrukturbetreibers Chargepoint, Inc. und der damit verbundenen Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert steht. Der Ertrag entfällt mit 246 Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans und mit 3 Mio. € auf das Segment Daimler Trucks & Buses. Weiterhin ergibt sich aus dem Börsengang von Proterra Inc. im zweiten Quartal 2021 ein Ertrag im Segment Daimler Trucks & Buses von 75 Mio. €.

7. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen ist in Tabelle [7 C.12](#) dargestellt.

C.11

Übriges Finanzergebnis

	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €				
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	6	-202	80	-60
Sonstiges übriges Finanzergebnis	205	4	414	-66
	211	-198	494	-126

C.12

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1	-	2	1
Zinsen und ähnliche Erträge	52	51	103	127
	53	51	105	128
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-27	-39	-52	-79
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-122	-72	-215	-186
	-149	-111	-267	-265

C.13**Ertragsteuern**

	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.089	-1.742	10.771	-1.202
Ertragsteuern	-1.385	-164	-2.694	-536
Steuerquote	27,2 %	-9,4 %	25,0 %	-44,6 %

C.14**Immaterielle Vermögenswerte**

	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.247	1.221
Entwicklungskosten	13.213	13.107
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.034	2.071
	16.494	16.399

C.15**Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)**

	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10.395	10.321
Technische Anlagen und Maschinen	10.217	10.074
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.739	7.458
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.292	3.683
	31.643	31.536

C.16**Nutzungsrechte**

	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.266	3.449
Technische Anlagen und Maschinen	357	193
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	72	68
	3.695	3.710

8. Ertragsteuern

Tabelle 7 C.13 zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

Im ersten Halbjahr 2021 wirkte sich leicht mindernd auf die Steuerquote aus, dass auf den Ertrag im Zusammenhang mit dem neuen Brennstoffzellen-Joint Venture cellcentric lediglich ein latenter Steueraufwand für Körperschaftsteuer anfiel (15,825% inklusive Solidaritätszuschlag). Ein latenter Steueraufwand für Gewerbesteuer (14%) entstand im Jahr 2021 nicht. Die latente Steuer für Gewerbesteuer wurde im Vorjahr im deutschen Organkreis nicht angesetzt.

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.

9. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle 7 C.14 entnommen werden.

10. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.338 (31. Dezember 2020: 35.246) Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle 7 C.15 zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte.

Tabelle 7 C.16 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

11. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2021 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 47.785 (31. Dezember 2020: 47.552) Mio. €. Im ersten Halbjahr 2021 ergaben sich Zugänge von 11.020 (Q1-2 2020: 9.495) Mio. € und Abgänge von 7.233 (Q1-2 2020: 6.998) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr 2021 betragen 4.227 (Q1-2 2020: 4.772) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

12. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 C.17 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 C.18 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 C.19 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

C.17

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Juni 2021				
At-equity-Buchwert ¹	4.741	2.097	13	6.851
At-equity-Ergebnis (Q2 2021) ¹	428	67	2	497
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2021) ¹	981	45	3	1.029
31. Dezember 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.757	1.419	13	5.189
At-equity-Ergebnis (Q2 2020) ¹	432	-163	-	269
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2020) ¹	493	-276	2	219

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

C.18

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Juni 2021					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	3.419	369	345	608	4.741
At-equity-Ergebnis (Q2 2021) ¹	391	24	-8	21	428
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2021) ¹	874	23	-14	98	981
31. Dezember 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.431	331	361	634	3.757
At-equity-Ergebnis (Q2 2020) ¹	364	-5	88	-15	432
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2020) ¹	586	-144	68	-17	493

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.

C.19

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ²	YOUR NOW ³	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
30. Juni 2021				
Höhe des Anteils (in %)	50	50		
At-equity-Buchwert ¹	652	439	1.006	2.097
At-equity-Ergebnis (Q2 2021) ¹	-12	-40	119	67
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2021) ¹	-17	-105	167	45
31. Dezember 2020				
Höhe des Anteils (in %)	-	50		
At-equity-Buchwert ¹	-	544	875	1.419
At-equity-Ergebnis (Q2 2020) ¹	-	-171	8	-163
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2020) ¹	-	-248	-28	-276

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Die Angaben für das at-equity-Ergebnis betreffen den Zeitraum 1. März bis 30. Juni 2021.

³ Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

BAIC Motor

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

YOUR NOW

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

cellcentric

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im November 2020 eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 1. März 2021 vollzogen. In 2020 hat der Konzern die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100% Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, gebündelt. Die Volvo Gruppe hat 50% der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für einen Kaufpreis von 639 Mio. € erworben. Beide Unternehmen haben vereinbart, die Gesellschaft in cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit Sitz in Nabern, Deutschland, umzubenennen.

Mit Vollzug der Transaktion entstand im März 2021 ein positives Ergebnis vor Steuern von 1.215 Mio. €, von denen 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der weiterhin von Daimler gehaltenen Anteile an dieser Gesellschaft entfallen und ein Zahlungsmittelzufluss von 634 Mio. €. Beides teilt sich zu nahezu gleichen Teilen auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses auf.

Nach Abschluss der Transaktion wird der At-equity-Buchwert und das At-equity-Ergebnis dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnet.

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

Im März 2021 veräußerte die Daimler Financial Services Investment Company LLC sämtliche Anteile an der Gesellschaft **Via Transportation Inc.**, USA an externe Anteilseigner. Aus dem Verkauf ergab sich ein positives Ergebnis vor Steuern von 89 Mio. €, welches im Ergebnis aus at-Equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen wird. Das Unternehmen war dem Segment Daimler Mobility zugeordnet.

13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

C.20

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Juni 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	21.987	39.011	60.998	20.853	37.133	57.986
Absatzfinanzierung mit Händlern	11.197	2.785	13.982	13.701	3.171	16.872
Finanzierungsleasing-Verträge	8.493	14.567	23.060	8.606	14.319	22.925
Buchwert (brutto)	41.677	56.363	98.040	43.160	54.623	97.783
Wertberichtigungen	-600	-900	-1.500	-684	-914	-1.598
Buchwert (netto)	41.077	55.463	96.540	42.476	53.709	96.185

14. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

C.21

Vorräte

	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.046	3.010
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	6.079	3.629
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	18.675	19.675
Geleistete Anzahlungen	115	130
	28.915	26.444

15. 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

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).

Von der Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Eigene Aktien

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 2021 hat die Daimler AG gem. § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 zum Erwerb eigener Aktien 0,7 (2020: 1,1) Mio. Stück Daimler Aktien erworben, um sie an Mitarbeiter auszugeben. Die Ausgabe erfolgte am 24. März 2021.

Dividende

Die Hauptversammlung vom 31. März 2021 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2020 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 1.444 Mio. € (1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2020: 963 Mio. € bzw. 0,90€ je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 7. April 2021.

16. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 C.22 dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtungen ist insbesondere auf den deutlichen Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen.

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in den Tabellen 7 C.23 und 7 C.24 dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Jahres 2021 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 61 und 189 (2020: 29 und 120) Mio. €.

C.22

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	30. Juni 2021	31. Dez 2020
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	-36.872	-39.846
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	29.265	28.870
Finanzierungsstatus	-7.607	-10.976
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-4	-3
Bilanzbetrag	-7.611	-10.979
davon in: Übrige Vermögenswerte	206	68
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-7.817	-11.047

C.23

Pensionsaufwendungen zweites Quartal

	Q2 2021			Q2 2020		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-206	-187	-19	-200	-171	-29
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-10	-	-10	-	-	-
Nettozinsaufwand	-17	-11	-6	-27	-19	-8
Nettozinsertrag	1	-	1	-	-	-
	-232	-198	-34	-227	-190	-37

C.24

Pensionsaufwendungen erstes Halbjahr

	Q1-2 2021			Q1-2 2020		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-413	-374	-39	-399	-342	-57
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-10	-	-10	-	-	-
Nettozinsaufwand	-35	-22	-13	-55	-38	-17
Nettozinsertrag	2	-	2	1	-	1
	-456	-396	-60	-453	-380	-73

17. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 C.25](#) entnommen werden.

C.25

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Juni 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.751	4.614	8.365	3.995	4.481	8.476
Personal- und Sozialbereich	1.888	3.127	5.015	1.624	3.014	4.638
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	709	3.064	3.773	1.578	3.047	4.625
Übrige	2.118	618	2.736	2.137	574	2.711
	8.466	11.423	19.889	9.334	11.116	20.450

18. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

C.26

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Juni 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	19.025	55.752	74.777	17.806	58.857	76.663
Geldmarktpapiere	446	-	446	664	-	664
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.995	11.303	29.298	19.703	12.688	32.391
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	11.695	2.806	14.501	10.868	3.648	14.516
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	10.623	8.349	18.972	8.819	7.748	16.567
Leasingverbindlichkeiten	637	2.892	3.529	678	3.069	3.747
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	610	487	1.097	765	529	1.294
	61.031	81.589	142.620	59.303	86.539	145.842

19. 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: Behördliche Verfahren

Wie bereits berichtet, waren und sind verschiedene Behörden und Institutionen weltweit aktiv in Form von Anfragen, Untersuchungen, Verfahren und/oder Anordnungen. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden habe Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschalt-einrichtungen seien.

Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Im ersten Quartal 2021 hat Daimler die zivilrechtlichen Geldstrafen gezahlt, für die Service- und weiteren Maßnahmen wurden Rückstellungen gebildet.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung als Bestandteil einer Untersuchung des DOJ durchgeführt, die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben kürzlich weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts potentieller Verletzungen des Canadian Environmental Protection Act sowie nicht offengelegter AECDS und Abschalt-einrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgas-emissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Daimler wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung erlassen, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschalt-einrichtungen zu bewerten seien. Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Daimler in diesen Verfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Daimler nach wie vor eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, hat Daimler die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Daimler weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden weiter bearbeitet, und für den überwiegenden 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 Zulassungstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Darüber hinaus befindet sich Daimler weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgas-thematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung.

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 der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission kooperiert und die Europäische Kommission hat dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass gewährt.

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

Diesel-Emissionsverhalten: Verbraucherklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada, Deutschland und weiteren Staaten

In der vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey konsolidierten Verbraucher-Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irreführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervvertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Am 12. Juli 2021 hat das Gericht einen Beschluss über die finale Genehmigung des Vergleichs gefasst. Hiergegen können noch Rechtsmittel eingelegt werden. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesem Vergleich und den vorgenannten Vergleichen mit den US-Behörden zu erfüllen. Entsprechende Rückstellungen wurden gebildet.

Im April 2016 wurde gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften in Ontario eine Verbraucher-Sammelklage eingereicht, die ähnliche Vorwürfe erhebt und ähnliche Abhilfemaßnahmen in Bezug auf in Kanada verkaufte oder geleaste Fahrzeuge fordert. Im Juni 2017 hat das Gericht einem prozessualen Antrag stattgegeben, bestimmte Sachverhalte für die Behandlung als Sammelklage zu zertifizieren. Der Rechtsstreit ist noch nicht abgeschlossen.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften

über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (siehe oben). Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang. In diesem Zusammenhang hat die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. am 7. Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Daimler AG eingereicht. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen von vermeintlichen Ansprüchen von Verbrauchern feststellen zu lassen. Daimler liegt die Klageschrift noch nicht vor. Daimler wird sich in einem etwaigen Musterverfahren gegen die Vorwürfe des Verbandes 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. Nach gerichtlich gewährter Fristverlängerung haben am 30. Dezember 2020 zwei weitere Stiftungen Klageschriften bei Gericht eingereicht. Das Gericht hat nunmehr über die Verfahrensführerschaft auf der Klägerseite zu bestimmen.

Daimler AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten Klagen für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen die Daimler AG anhängig. Ferner begehren einige Anleger außergerichtlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer 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 die Daimler AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Daimler AG hält diese Vorwürfe und Forderungen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem

Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

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 beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren abgeschlossen wurde. Eine Eventualverbindlichkeit aus der Sammelklage in den Niederlanden ist derzeit nicht bewertbar.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit 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. Sämtliche anhängigen US-Sammelklagen wurden 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. In 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Kartellrechts-Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung der Klagen vollumfänglich, mit Entscheidung in der Sache, stattgegeben, wodurch der Rechtsstreit im US-Bezirksgericht beendet worden ist. Die Kläger haben gegen die Klageabweisung Berufung eingelegt. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich weiterhin dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme hat die Europäische Kommission im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. In diesem Zusammenhang hat Daimler bereits vor längerer Zeit einen Kronzeugenantrag bei der Europäischen Kommission gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission kooperiert und die Europäische Kommission hat dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass gewährt.

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, Israel und Argentinien Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Daimler und andere, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen haben und es versäumt haben, Verbraucher vor einem potentiellen Mangel zu warnen und/oder einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Eine der Klagen in den USA 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 Daimler AG betrachtet alle diese Klagen 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 2020 zu lesen.

C.27

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Juni 2021		31. Dez. 2020	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.540	98.278	96.185	98.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.703	10.703	10.649	10.649
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26.180	26.180	23.048	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.849	5.849	6.397	6.397
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.746	2.746	3.314	3.314
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.925	2.925	2.657	2.657
Zu Anschaffungskosten bewertet	178	178	426	426
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.840	1.840	1.311	1.311
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.063	1.063	942	942
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	777	777	369	369
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	60	60	74	74
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.581	1.581	2.145	2.145
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.242	3.242	2.942	2.942
	145.995	147.733	142.751	144.681
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	139.091	141.196	142.095	144.972
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.295	15.295	12.378	12.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	118	118	40	40
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	594	594	367	367
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.504	8.504	8.065	8.065
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.140	4.140	4.627	4.627
	167.742	169.847	167.572	170.449

20. Finanzinstrumente

Tabelle [7 C.27](#) 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.

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 2021 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 abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanz-

instrumente 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. -abschläge 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 C.28](#) 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 Portfolios abgestellt.

C.28

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

	30. Juni 2021				31. Dez. 2020			
	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	5.671	4.529	1.142	–	5.971	4.243	1.728	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.746	1.622	1.124	–	3.314	1.590	1.724	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.925	2.907	18	–	2.657	2.653	4	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.840	1.208	155	477	1.311	736	276	299
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.063	692	123	248	942	665	156	121
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	777	516	32	229	369	71	120	178
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	60	–	59	1	74	–	73	1
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.581	–	1.581	–	2.145	–	2.145	–
	9.152	5.737	2.937	478	9.501	4.979	4.222	300
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	118	–	118	–	40	–	40	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	594	–	594	–	367	–	367	–
	712	–	712	–	407	–	407	–

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.

21. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2021 und 2020 jeweils wie folgt dar:

C.29

Segmentberichterstattung zweites Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q2 2021						
Außenumsatzerlöse	27.295	9.553	6.634	43.482	-	43.482
Konzerninterne Umsatzerlöse	857	459	240	1.556	-1.556	-
Umsatzerlöse gesamt	28.152	10.012	6.874	45.038	-1.556	43.482
Segmentergebnis (EBIT)	3.438	819	924	5.181	4	5.185

	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

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2021 und 2020 jeweils wie folgt dar:

C.30

Segmentberichterstattung erstes Halbjahr

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-2 2021						
Außenumsatzerlöse	53.382	17.870	13.247	84.499	-	84.499
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.656	807	593	3.056	-3.056	-
Umsatzerlöse gesamt	55.038	18.677	13.840	87.555	-3.056	84.499
Segmentergebnis (EBIT)	7.516	1.860	1.668	11.044	-111	10.933

	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

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler-Konzerns ergibt sich aus Tabelle [7 C.31](#).

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

C.31**Überleitung auf Konzernwerte**

	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	5.181	-1.676	11.044	-861
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	25	-4	24	-143
Sonstige zentrale Posten	-25	-79	-153	-158
Eliminierungen	4	77	18	97
EBIT	5.185	-1.682	10.933	-1.065

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

22. 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 grundsätzlich 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 C.32](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

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

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 12](#) enthalten.

C.32

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020	Q2 2021	Q2 2020	Q1-2 2021	Q1-2 2020
Assoziierte Unternehmen	4.556	3.312	8.087	6.098	292	203	445	418
davon LSHAI	2.760	1.717	4.466	3.137	218	108	287	271
davon BBAC	1.722	1.527	3.461	2.804	71	91	151	139
Gemeinschaftsunternehmen	403	174	769	603	219	66	448	170

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Juni 2021	31. Dez. 2020	30. Juni 2021	31. Dez. 2020
Assoziierte Unternehmen	2.919	2.946	107	101
davon LSHAI	672	713	23	17
davon BBAC	2.084	2.178	82	76
Gemeinschaftsunternehmen	453	273	197	131

¹ Nach Wertminderungen von insgesamt 69 Mio. € (70 Mio. € zum 31. Dezember 2020).

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 20. Juli 2021

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 2021, 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 20. Juli 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Bock
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die
Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website

 [daimler.com](https://www.daimler.com)

in der Rubrik Investoren. Dort sind Geschäfts- und Zwischen-
berichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar.
Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen,
Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen
zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

 [daimler.com/investoren](https://www.daimler.com/investoren)

Aus Nachhaltigkeitsgründen hat die Daimler AG den Druck
von Geschäfts- und Zwischenberichten sowie des Jahres-
abschlusses eingestellt. Eine Bestellung von Exemplaren aus
den Vorjahren ist ebenfalls nicht mehr möglich. Wir bieten
alle Geschäfts- und Zwischenberichte nur noch online und als
PDF zum Download an.

 [daimler.com/investoren/berichte-news](https://www.daimler.com/investoren/berichte-news)

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
 [daimler.com](https://www.daimler.com)

Investor Relations
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Zwischenbericht Q2 2021

21. Juli 2021

Zwischenbericht Q3 2021

29. Oktober 2021

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen
können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig
im Internet abzufragen.

 [daimler.com/investoren/events](https://www.daimler.com/investoren/events)

